

BREMISCHES JAHRBUCH

Band 69 · 1990

BREMISCHES JAHRBUCH · BAND 69 · 1990

BREMISCHES JAHRBUCH

In Verbindung mit der
Historischen Gesellschaft Bremen
herausgegeben vom
STAATSARCHIV BREMEN

Band 69 · 1990

SELBSTVERLAG DES STAATSARCHIVS BREMEN

Das BREMISCHE JAHRBUCH erscheint seit 1863

REDAKTION:

Wilhelm Lührs

REDAKTIONSAUSSCHUSS:

Adolf E. Hofmeister, Hartmut Müller, Reinhard Patemann,
Eugen De Porre, Andreas Röpcke, Klaus Schwarz

Die Redaktion bittet, Zuschriften, Manuskripte und Rezensionsexemplare an
das Staatsarchiv Bremen, Am Staatsarchiv 1, 2800 Bremen 1, zu richten

Gesamtherstellung: H. M. Hauschild GmbH, Bremen

ISSN 0341 – 9622

Inhalt

	Seite
Titelbild und Erläuterung: Vor hundert Jahren — die Nordwestdeutsche Gewerbe- und Industrieausstellung Von <i>Wilhelm Lührs</i>	9

Aufsätze

1100 Jahre Münze, Markt und Zoll in Bremen — Anmerkungen zu Wirtschaft und Verkehr im Frühmittelalter Von <i>Dieter Hägermann</i>	21
„On y boit des vins du Rhin, le commun peuple boit du vin de Bordeaux“ — Bremen und Bordeaux im Zeitalter des Ancien Régime Von <i>Hartmut Müller</i>	45
Antikes Erbe und nationales Italien — Person und Wirken des Bremers Wilhelm Henzen in Rom Von <i>Hans Kloft</i>	75
Bremens schwimmende Feuerwehr Von <i>Christian Ostersehlte</i>	89
Gründung und Anfänge des Bremer Technikums Von <i>Renate Meyer-Braun</i>	133
Bremen: Hansestadt oder Unterweserstaat? — Politische Bestrebungen am Beginn der Weimarer Republik Von <i>Klaus Neumann</i>	159
Der Weg nach rechts — Anmerkungen zur politischen Funktion der bürgerlichen Zeitungen Bremens 1928—1932 Von <i>Hartwig Gebhardt</i>	191
Der Wiederaufbau der bremischen Häfen nach dem Zweiten Weltkrieg aus technischer, hafenwirtschaftlicher und hafenpolitischer Sicht Von <i>Karl Marten Barfuß</i>	203

Miszellen

Eine vasallitische Treueid-Formel für den Bremer Erzbischof von etwa 1050 und die Anfänge der Stiftsministerialität Von <i>Hans G. Trüper</i>	261
---	-----

	Seite
Das Frontispiz der Bremer Chronik von Wilhelm Dilich Von <i>Rolf Gramatzki</i>	273
Die Wirtschafts- und Finanzkrise in Bremen 1931 im Licht einer neuen Untersuchung Von <i>Karl Marten Barfuß</i>	283

Rezensionen und Hinweise

<i>Bärenfänger, Rolf</i> : Siedlungs- und Bestattungsplätze des 8. bis 10. Jahrhunderts in Niedersachsen und Bremen (<i>Karl Heinz Brandt</i>)	297
Bremen. 1200 Jahre Mission. Hrsg. von <i>Dieter Hägermann</i> (<i>Andreas Röpcke</i>)	300
<i>Hahn, Peter</i> : 450 Jahre Haus Schütting (<i>Rolf Gramatzki</i>)	301
<i>Lamken, Robert</i> : Geschichtliches aus Grohn und Bremen-Nord (<i>Adolf E. Hofmeister</i>)	305
<i>Kulke, Johannes Karl Heinz</i> : Die Bremische Evangelische Kirche in der Weimarer Republik (<i>Almuth Meyer-Zollitsch</i>)	307
<i>MarBolek, Inge</i> und <i>René Ott</i> : Bremen im Dritten Reich (<i>Herbert Obenaus</i>) ..	310
„Reichskristallnacht“ in Bremen (<i>Günther Rohdenburg</i>)	316
<i>Rübsam, Rolf</i> : Sie lebten unter uns (<i>Günther Rohdenburg</i>)	318
<i>Müller, Hartmut</i> : Die Frauen von Obernheide (<i>Inge MarBolek</i>)	319
<i>Meiners, Werner</i> : Geschichte der Juden in Wildeshausen (<i>Hartmut Müller</i>) ..	321
<i>Sommer, Karl-Ludwig</i> : Wiederbewaffnung im Widerstreit von Landespolitik und Parteilinie (<i>Reinhard Bockhofer</i>)	322
<i>Butterwegge, Christoph</i> : Friedenspolitik in Bremen nach dem Zweiten Welt- krieg (<i>Renate Meyer-Braun</i>)	329
<i>Müller-Hermann, Ernst</i> : Eines Menschen Weg und Zeit (<i>Reinhard Patemann</i>) .	332
<i>Reischauer, Peter-A.</i> : Bremen für Tischredner (<i>Hartmut Müller</i>)	332
Wasser. Zur Geschichte der Trinkwasserversorgung in Bremen (<i>Klaus Schwarz</i>)	335
<i>Schmidt, Olaf</i> : Bankwesen und Bankpolitik in den Freien Hansestädten um die Mitte des 19. Jahrhunderts (<i>Karl Marten Barfuß</i>)	337
<i>Pölking, Hermann, Arne Andersen</i> und <i>Uwe Kiupel</i> : Die Häfen in Bremen — Kurs Zukunft (<i>Hartmut Roder</i>)	340

	Seite
Von der Dampfbarkasse zum Containerschiff. Hrsg. von <i>Peter Kuckuk</i> und <i>Hartmut Roder</i> (<i>Dirk J. Peters</i>)	343
<i>Kludas, Arnold</i> : Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Bd. I—III. (<i>Christian Ostersehlte</i>)	344
<i>Kiedel, Sigrid</i> und <i>Klaus-Peter Kiedel</i> : Fernwehbilder (<i>Adolf E. Hofmeister</i>) . . .	346
<i>Peters, Dirk J.</i> : Der Seeschiffbau in Bremerhaven von der Stadtgründung bis zum Ersten Weltkrieg (<i>Peter Kuckuk</i>)	346
Übersee. Seefahrt und Seemacht im deutschen Kaiserreich. Hrsg. von <i>Volker Plagemann</i> (<i>Peter Kuckuk</i>)	348
Geschichtlicher Handatlas von Niedersachsen. Bearb. von <i>Gudrun Pischke</i> (<i>Adolf E. Hofmeister</i>)	351
Findbücher des Stadtarchivs Buxtehude. Bearb. von <i>Margarete Schindler</i> (<i>Adolf E. Hofmeister</i>)	353
<i>Hauschildt, Hinrich</i> : Zur Geschichte der Landwirtschaft im Alten Land (<i>Hans Hermann Meyer</i>)	354
<i>Kammann, Christian</i> : Die Agathenburg (<i>Adolf E. Hofmeister</i>)	356
<i>Hinrichs, Ernst, Rosemarie Krämer</i> und <i>Christoph Reinders</i> : Die Wirtschaft des Landes Oldenburg in vorindustrieller Zeit (<i>Karl Marten Barfuß</i>)	357
<i>Hanf, Maike</i> : Hamburgs Weg in die praktische Unabhängigkeit vom schauen- burgischen Landesherrn (<i>Dieter Hägermann</i>)	358
Hamburgische Lebensbilder in Darstellungen und Selbstzeugnissen. Bd. 1—3. Red.: <i>Hans Wilhelm Eckardt</i> (<i>Wilhelm Lührs</i>)	359
Lübeckische Geschichte. Hrsg. von <i>Antjekathrin Graßmann</i> (<i>Herbert Schwarzwälder</i>)	360
Jahrbuch der Wittheit zu Bremen. Bd. 31, 1989	363
Hospitium Ecclesiae. Forschungen zur Bremischen Kirchengeschichte. Bd. 16, 1989; 17, 1989	363
Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens. H. 12, 1989	364
Jahrbuch der Männer vom Morgenstern. Bd. 67, 1988	364
Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte. Bd. 74/75, 1989	365
Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde. Bd. 69, 1989	365
Stader Jahrbuch. Bd. 78, 1988	366

	Seite
Oldenburger Jahrbuch. Bd. 88, 1988	366
Hansische Geschichtsblätter. Jg. 107, 1989	367
Deutsches Schifffahrtsarchiv. Bd. 12, 1989	367
Weitere Neuerscheinungen zur bremischen Geschichte und Landeskunde ...	368
<hr/>	
Jahres- und Rechnungsberichte der Historischen Gesellschaft Bremen (1988 und 1989)	373
Anschriften der Autoren und Rezensenten	383



NORDWESTDEUTSCHE GEWERBE- & INDUSTRIE-AUSSTELLUNG
BREMEN 1890.

Abb. 1: Das Hauptausstellungsgebäude

Vor hundert Jahren — die Nordwestdeutsche Gewerbe- und Industrieausstellung

Von Wilhelm Lührs

Im Juli 1865 fand auf der Bremer Bürgerweide, der bis dahin ihrem ursprünglichen Zweck dienenden alten Allmende der Stadt, das Zweite Deutsche Bundesschießen statt. Es war ein überdimensionales Volksfest und zugleich die Demonstration einer etwas unklaren Vaterlandsbegeisterung, die Liberalen und Demokraten Gelegenheit gab, für ihre nationalen Ideen zu werben. Einmal — für neun Tage — konnte sich die Hansestadt als Mittelpunkt des politischen Geschehens in Deutschland betrachten¹. Das Fest und die auf seinem schattenlosen Gelände herrschende Hitze gaben den Anstoß zu dem segensreichen Beschluß, die Weide zu „bewalden“. Der Bürgerpark war 25 Jahre alt und schon zu einer prächtigen Anlage gediehen, als er der Schauplatz einer spektakulären Veranstaltung wurde, mit der Bremen — seinerzeit eine Stadt mit 125 000 Einwohnern — erneut das Interesse der deutschen Öffentlichkeit auf sich lenkte. Vom 1. Juni bis zum 15. Oktober 1890 fand hier die Nordwestdeutsche Gewerbe- und Industrieausstellung statt². Mit pompösem Aufwand ausgerichtet, war diese Leistungsschau ein Zeugnis für den Optimismus, mit dem jene Zeit an den wirtschaftlichen und technischen Fortschritt glaubte. Ähnliche, wenn auch weniger anspruchsvolle Darbietungen waren ihr in anderen deutschen Regionen vorausgegangen; zuletzt hatte Hamburg 1889 eine Gewerbe- und Industrieausstellung veranstaltet.

Anlaß für eine repräsentative und werbende Ausstellung war die wirtschaftliche Vereinigung Bremens mit dem Reich durch den „Zollanschluß“ am 15. Oktober 1888. Ein von der Gewerbekammer unterbreiteter Vorschlag führte zur Bildung eines Komitees, das mit lebhafter Unterstützung vor allem der Kaufmannschaft die Pläne und Grundsätze für eine im Jahre 1890 im Bürgerpark zu veranstaltende Gewerbe- und Industrieausstellung entwickelte. Garantiescheine, die von Firmen und Korporationen in einer Höhe von 539 000 Mark gezeichnet wurden, bildeten die finanzielle Grundlage. Im Komitee setzte sich bald der Gedanke durch, die Ausstellung nicht auf die Hansestadt zu beschränken, sondern auch die benachbarten Territorien, das Großherzogtum Oldenburg und die preußische Provinz Hannover, einzube-

1 Wilhelm Lührs, Das Zweite Deutsche Bundesschießen in Bremen (1865), in: Jb. der Wittheit zu Bremen, Bd. 16, 1972, S. 125–166.

2 Die nordwestdeutsche Gewerbe-, Industrie-, Handels-, Marine-, Hochseefischerei- und Kunst-Ausstellung. 1890 Bremen 1890. Zusammengest. nach amtl. Quellen u. Correspondenzen hervorragender Berichterstatter, Emmerich a. Rh. o. J., 412 S.; Herbert Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 2, Bremen 1976, S. 479 ff.

ziehen. Damit sollte sich den bremischen Industriellen und Gewerbetreibenden die Möglichkeit bieten, den Bewohnern ganz Nordwestdeutschlands ihre Erzeugnisse vorzuführen und diese mit den Produkten der auswärtigen Konkurrenz zu vergleichen. Das Angebot stieß in Oldenburg und Hannover auf breite Zustimmung. Es wurde festgelegt, daß für die Veranstaltung, von einigen Ausnahmen abgesehen, nur solche Gegenstände zugelassen werden sollten, die im Ausstellungsgebiet „mittelst gewerblicher Thätigkeit gewonnen, oder durch eine wesentliche Verarbeitung oder Bearbeitung von Auswärts bezogener Stoffe hergestellt sind“³.

Vorsitzer des achtköpfigen Ausstellungskomitees bzw. -vorstandes, dem eine Ausführungskommission von 130 Fachleuten unterstand, war Christoph Papendieck (1839 – 1891)⁴, einer der führenden bremischen Kaufleute, der sich als Mitglied der Bürgerschaft auch politisch engagierte. Mit Tatkraft und Umsicht organisierte und leitete er das Unternehmen, das vor allem dank der von ihm gesetzten großzügigen Maßstäbe ein überzeugender Erfolg wurde. Der Senat ehrte ihn für seine Verdienste mit der selten verliehenen Goldenen Medaille der Hansestadt. Wie die Ausstellung Papendiecks letztes großes Werk war, bildete sie auch einen Höhepunkt in dem Schaffen Johann Georg Poppes (1837 – 1915)⁵, des damals populärsten Architekten Bremens, dem zahlreiche öffentliche und private Gebäude zu verdanken waren. Ihn beauftragte das Komitee, nachdem eine Ausschreibung ohne befriedigende Ergebnisse geblieben war, mit den Entwürfen für alle repräsentativen Bauten und für die gesamte Anlage. So lag der Ausstellung „ein wohldurchdachter, praktisch ersonnener, künstlerischer und mit geschäftsmäßiger Zuverlässigkeit durchgeführter – kurzum – ein ganzer Plan“ zugrunde⁶. Poppe bevorzugte zu der Zeit zwar die Formen des Barocks, doch bewiesen seine Schöpfungen, daß er alle Stilarten von der Gotik bis zum Rokoko gleichermaßen beherrschte. An der Ausführung seiner Projekte waren weitere namhafte bremische Baumeister beteiligt.

Das Ausstellungsgelände⁷ im südlichen Teil des Bürgerparks – zwischen Hollersee und Emmasee – umfaßte 37,5 ha und war damit größer als die Fläche, über die bis dahin irgendeine Ausstellung in Deutschland hatte verfügen können. Die Errichtung der zahlreichen Gebäude erforderte umfangreiche Erd- und Bauarbeiten, mit denen im Herbst 1889 begonnen wurde. Trotz zahlreicher Streiks der Zimmerleute, denen es gelang, ihren Stundenlohn von 42 Pf. auf die in Bremen vorher nicht gekannte Höhe von 60 Pf. zu treiben, konnte die Anlage rechtzeitig fertiggestellt werden. Mit üppigen gärtneri-

3 Offizieller Katalog der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung Bremen 1890, 1. Aufl., Berlin 1890, 120 S., hier S. IX.

4 Bremische Biographie des neunzehnten Jahrhunderts, Bremen 1912, S. 378 ff.

5 Bremische Biographie 1912–1962, Bremen 1969, S. 382 f.

6 Die nordwestdeutsche . . . Ausstellung (wie Anm. 2), S. 17.

7 [Adolf Oestmann], Bremens Ausstellungen in vergangenen Tagen. Von 1865 bis 1938. Die größte Ausstellung war im Jahr 1890, in: Bremer Nachrichten, 8.5.1938; Adolf Peter Paul, Ein Ausstellungsrundgang im Jahre 1890. Sehenswürdigkeiten von einst, in: ebd., 22.5.1938.



Abb. 2: Das Empfangs- und Verwaltungsgebäude



Abb. 3: Das Parkhaus am Hollersee

schen Anlagen, zahlreichen Freiplastiken, künstlichen Wasserzügen, Fontänen und Kaskaden ausgestattet, hatte sie im Bürgerpark eine ideale Kulisse. Neben den Ausstellungshallen gab es zahlreiche Sonderbauten privater Unternehmer. An Cafés, Konditoreien und Bäckereien, an Weinlokalen, Bier- und Speisewirtschaften sowie neuartigen Selterswasserbuden mangelte es ebensowenig wie an Kiosken mit mannigfaltigem Warenangebot. Es gab ein Theater für 2000 Besucher, zwei Musikpavillons und einen „Freimarktplatz“ mit Schießbuden und Karussells. Zu den Attraktionen gehörte auch eine nach Potemkinschem Vorbild errichtete Altbremer Straße im Stil des 16. Jahrhunderts. Glanzpunkt der Ausstellung aber war das neue, anstelle eines Vorgängers von 1873 errichtete Restaurant Parkhaus am Hollersee, für das der Kaufmann Gustav Deetjen die fürstliche Summe von 300 000 Mark gestiftet hatte; die Festsäle und Gesellschaftsräume des monumentalen Baus waren mit insgesamt 6000 Sitzplätzen ausgestattet.

Die von 1156 Teilnehmern beschickte Gewerbe- und Industrieausstellung bestand aus mehreren Abteilungen⁸. Vor allem im Hauptgebäude (mit einer Grundfläche von 14 000 qm) und im Freigelände waren die Erzeugnisse folgender Branchen untergebracht: Bergbau, Hütten- und Salinenwesen — Chemische Industrie — Stein-, Ton- und Glaswaren — Nahrungs- und Genußmittel — Tabak und Zigarren — Textil- und Bekleidungswaren — Holzwaren — Leder- und Kautschukwaren — Metallwaren — Kurzwaren — Papierwaren — Graphische Künste — Wissenschaftliche Instrumente — Musikalische Instrumente — Gewerbliches Unterrichtswesen — Kunstgewerbliche Altertümer. Daneben gab es mehrere Gebäude, die jeweils einer Abteilung vorbehalten waren. In der „Marinehalle“ waren die Reedereien, die Werften und die Hochseefischerei, vor allem aber die Kaiserliche Marine vertreten, die sich — mit Genehmigung des Kaisers — zum erstenmal auf solche Weise der Öffentlichkeit präsentierte. In der „Maschinenhalle“, die wohl am deutlichsten den Fortschritt der Technik zeigte, standen Dampfmaschinen und -kessel, Pumpen, Gas-, Petroleum- und Benzinmotoren sowie elektrische Anlagen. Im „Architektenhaus“, das dem Bau- und Ingenieurwesen gewidmet war, bildete die durch Pläne, Karten und Modelle erläuterte Weserkorrektion den Mittelpunkt. Auf einer eindrucksvollen, nach neuartigen musealen Prinzipien gestalteten „Handelsausstellung“ veranschaulichte die bremische Kaufmannschaft mit zahlreichen Exponaten die Bedeutung ihrer überseeischen Verbindungen. Schließlich fanden in der „Gartenbauhalle“ drei temporäre Ausstellungen statt.

Als Auszeichnungen für hervorragende Leistungen setzten der Senat Geldpreise und die Ausstellungsleitung Ehrenpreise — goldene und silberne Medaillen sowie Anerkennungsdiplome — aus. Daneben stifteten Private,

8 Offizieller Katalog (wie Anm. 3); Offizieller Führer durch die Nordwestdeutsche Gewerbe- und Industrie-Ausstellung und die Stadt Bremen, hrsg. im Auftrage des Ausstellungs-Vorstandes, Berlin 1890, 184 S. Für verschiedene Abteilungen gab es Spezialkataloge; außerdem erschien im Verlag Carl Schünemann eine „Ausstellungs-Zeitung“ mit einer Tages- und einer Wochenausgabe.

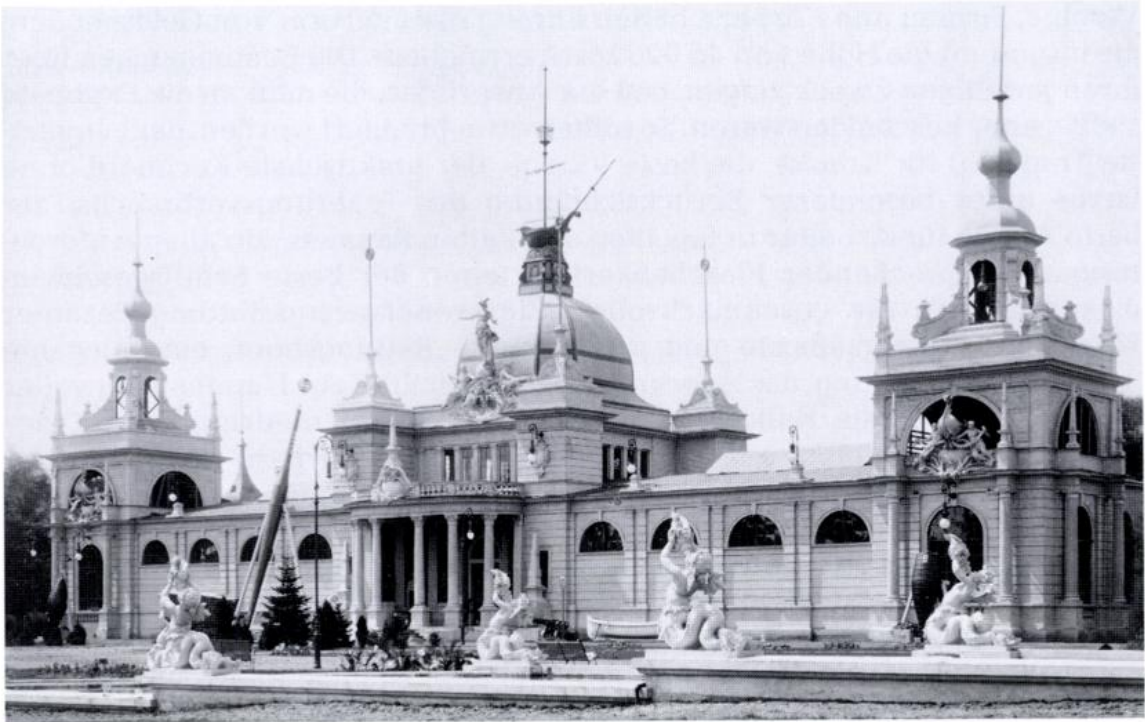


Abb. 4: Die Marinehalle



Abb. 5: Die Kunsthalle

Vereine, Firmen und Körperschaften Ehrengaben in Form von Geldspenden, die insgesamt die Höhe von 45 000 Mark erreichten. Die Bestimmungen über ihren jeweiligen Zweck zeigen, daß die Ansprüche, die man an die Exponate stellte, eher bescheiden waren. So sollten etwa prämiert werden: der bequemste Tragstuhl für Kranke, die beste Violine, der praktischste Kochherd ohne Luxus unter besonderer Berücksichtigung des Feuerungsverbrauchs, der beste Anzug für Arbeiter in feuchten und kalten Räumen, ein allen Anforderungen entsprechender Flaschenkorkenzieher, der beste Schiffsgeschwindigkeitsmesser, die geschmackvollste Zigarrenkistenausstattung dezenter Natur, das zweckmäßigste und preiswerteste Rettungsboot, eine elegante Speisesaaleinrichtung, das zweckmäßigste Hilfsmittel zur Handhabung voller Reissäcke, die beste Kollektion von hundert Sorten niedriger Rosen, der beste Petroleummotor, ein für Handel und Schifffahrt zu verwendender Kalenderentwurf, ein offener, größeren Parkanlagen angemessener Pavillon aus Gußeisen, Schmiedeeisen oder Holz, die praktischste und preiswerteste Ausstattung eines Arbeiterwohnhauses des Bremer Bauvereins und die praktischste und leichteste Schultasche für Kinder von sieben bis zwölf Jahren.⁹

Andererseits ließ vor allem das Beiwerk der Ausstellung die Zeichen einer neuen Zeit erkennen. Ein Fesselballon und eine Drahtseilhängebahn gestatteten eine bequeme Übersicht über das weite Gelände. In einem Pavillon führten Taucher ihr Handwerk vor. Edisons neuester Phonograph, Anschütz' Elektrischer Schnellseher, ein Vorläufer des Kinematographen, und ein elektrisches Theater waren zu hören und zu betrachten. Von Petroleummotoren wurden ein Boot, das auf dem Hollersee als Fähre diente, und eine Bahn angetrieben, die zwischen der Eisenbahnüberführung an der Schwachhauser Heerstraße und dem Haupteingang des Ausstellungsplatzes verkehrte und als „Petroleumbahn“ in die Erinnerung der Zeitgenossen einging. Aufsehen erregte auch die aus dem neuen Stahlbeton konstruierte „Monierbrücke“, die bei einer Spannweite von 40 m und einer Pfeilhöhe von 4,5 m mit Leichtigkeit und Kühnheit einen eigens für sie ausgehobenen Fischteich überquerte¹⁰. Die Elektrizität diente in einem bisher unbekanntem Ausmaß zur Beleuchtung von Teilen des Festgeländes. Sie war auch der Energieträger für den Betrieb eines neuen Verkehrsmittels, der Straßenbahn, die von Juni bis zum Oktober zwischen der Börse am Markt und der Ausstellung fuhr. Bremen war damit die erste deutsche Stadt, die einen regelmäßigen Straßenbahnbetrieb mit Oberleitung und Rollenstromabnehmer in ihren Mauern erlebte¹¹.

Die Ausstellung wurde am 31. Mai 1890 mit einem großartigen Zeremoniell in Anwesenheit von 1800 geladenen Gästen im Parkhaus eröffnet. Bis sie mit einer nicht minder aufwendigen Schlußfeier ebendort am 15. Oktober d. J.

9 Die nordwestdeutsche . . . Ausstellung (wie Anm. 2), S. 11 ff.

10 Vgl. Harry Schwarzwälder, Die Brücken im Bremer Bürgerpark, Ms. 1989, S. 189 ff.

11 Rolf Martens, Bremens öffentlicher Personennahverkehr im 19. Jahrhundert, in: Brem. Jb., Bd. 54, 1976, S. 108.



Abb. 6: Die Monierbrücke



Abb. 7: Die Altbremer Straße

endete, war sie Anlaß für zahlreiche private und öffentliche Feste, Empfänge und Geselligkeiten, für Gastmahle und Trinksprüche, vor allem auch für Reden, in denen sich die allgemeine Freude über das Gelingen des Unternehmens artikulierte. Insbesondere aber war sie umrahmt von musikalischen Darbietungen aller Art und Qualität. Täglich spielten auf dem Gelände wenigstens zwei Kapellen. Militärorchester und Gesangvereine traten ebenso auf wie Zigeuner, Madjaren und Andalusier. Außer dem Ersten Nordwestdeutschen Musikfest fanden etliche Philharmonische und Historische Konzerte statt; selbst Eugen d'Albert gehörte zu den Mitwirkenden. Zum anderen bot Shiover Bell, ein Farbiger aus Kamerun, Gesangsvorführungen dar, die von den Cornet à piston blasenden und Xylophon spielenden Kindern des Musikdirektors Wilhelm Rettberg begleitet wurden¹². Auch die Bildende Kunst kam zu ihrem Recht. In der für diesen Zweck errichteten „Kunsthalle“ veranstaltete der Bremer Kunstverein die 27. seiner alle zwei Jahre stattfindenden Allgemeinen Kunstausstellungen. Der Katalog weist 1209 Gemälde und 142 weitere Werke von insgesamt 700 Teilnehmern auf¹³. Sechs heute vergessene Bremer Künstlerinnen waren mit ihren Arbeiten vertreten: Dorothea Burmeister, Aline von Kapff, Fanny Meyer, Jenny Müller, Fanny Retemeyer und Elisabeth Thyen.

Die genaue Zahl der Ausstellungsbesucher ist nicht ermittelt worden. In der Schlußabrechnung wurde als Einnahme aus dem Kartenverkauf die Summe von 801 570 Mark verzeichnet¹⁴. Da eine Dauerkarte 20 Mark, der einmalige Eintritt für Erwachsene eine Mark und für Kinder, Militär usw. die Hälfte kosteten, zahlreiche Gäste aber freien Einlaß hatten, kann angenommen werden, daß 800 000 bis eine Million Menschen die Ausstellung sahen. Allein aus Hamburg und Hannover kamen mit 143 Sonderzügen etwa 100 000 Besucher. Die Mitglieder der Handelskammern von Lübeck und Hamburg, des Ausschusses des Deutschen Handelstages und der Eisenbahndirektion Hannover erschienen geschlossen in Bremen. Die Gesellschaft deutscher Naturforscher und Ärzte, die Tabaks- und die Seeberufsgenossenschaft, die Verbände der Glaser, Bäcker, Mechaniker und Schmiede hielten ihre Kongresse in der Hansestadt ab. Preußen entsandte mehrere Minister, hohe Beamte und Militärs. Der Oberpräsident der Provinz Hannover, Rudolf von Bennigsen, der schon beim Bundesschießen 1865 eine führende Rolle gespielt hatte, war Mitglied des Ehrenpräsidiums der Ausstellung. Völlig unerwartet erschien am 29. Juli Reichskanzler Leo von Caprivi, der wenige Monate zuvor Bismarck abgelöst hatte. Nach dem üblichen feierlichen Protokoll verliefen hingegen die Empfänge des chinesischen Gesandten Hung

12 Staatsarchiv Bremen (StAB): 4,14/1-VI.G.3. Die Ausstellung hat im amtlichen Schriftverkehr nur geringen Niederschlag gefunden. Die Aufmerksamkeit der Polizeidirektion galt vor allem dem Leumund der in den Restaurants angestellten weiblichen Bedienung. Einige weitere Materialien in: StAB 2-S.1.Ic.2.i. und 6,12-I.G.25.

13 Katalog der Allgemeinen Kunst-Ausstellung des Kunst-Vereins in Bremen. 1. Juni bis 30. September 1890, Bremen 1890, 64 S.

14 Bremer Courier, 21.8.1891, 1.11.1893.

Seun sowie des Großherzogs von Oldenburg, des Kronprinzen von Dänemark, der Großfürstin Vera von Rußland und des Prinzen Heinrich von Preußen. Der sehnlichste Wunsch des Ausstellungsvorstandes, auch den Kaiser als Gast begrüßen zu können, erfüllte sich nicht: Wilhelm II. hatte kurz zuvor, am 21. April 1890, Bremen einen ersten Besuch abgestattet.

Die Ausstellung war — womit die Veranstalter vermutlich gerechnet hatten — kein finanzieller Erfolg. Den Ausgaben von 1 519 963 Mark, von denen fast die Hälfte auf die Bauarbeiten fiel, standen Einnahmen von nur 1 383 697 Mark gegenüber¹⁵. Zum Ausgleich des Defizits von über 136 000 Mark mußte der anfangs gezeichnete Garantiefonds in Anspruch genommen werden. Sicher aber wurde der Zweck, die Aufmerksamkeit Deutschlands auf die Industrie und das Gewerbe in Bremen, Oldenburg und Hannover zu lenken, weitgehend erfüllt. Sie trug auch dazu bei, die Kluft zu überbrücken, die die Hansestadt bis zum Zollanschluß von ihrem Hinterland getrennt hatte. Schließlich wirkte die Vielzahl der dargebotenen Exponate, zumal Handel und Schifffahrt, Wissenschaft und Kunst einbezogen waren, außerordentlich belehrend und informativ auf weite Kreise der Öffentlichkeit. Die Presse berichtete, daß „das bislang größte deutsche Ausstellungs-Unternehmen“ als Muster für andere Ausstellungen dienen solle, die sich in Vorbereitung befänden¹⁶. Ob und inwieweit die Bremer Veranstaltung der einheimischen Wirtschaft neue Impulse gab, ist eine kaum zu beantwortende Frage. Zweifellos aber markiert sie eine Zäsur in der Entwicklung der bremischen Industrie. Hatte sich diese, abgesehen von den Werften, bis dahin im wesentlichen auf die Verarbeitung und Veredlung der vom Handel eingeführten Rohprodukte beschränkt, setzte nun die Phase ein, die durch die Gründung moderner Produktionsbetriebe gekennzeichnet war.

Gleichwohl hat die Ausstellung zwar nicht viele, aber deutlich sichtbare Spuren in Bremen hinterlassen. Aus der Vereinigung der von Bremer Kaufleuten für die Handelsausstellung beschafften zahlreichen Schaustücke und von Exponaten aus der Marinehalle mit den Städtischen Sammlungen für Naturgeschichte und Ethnographie ging das 1896 eröffnete Städtische Museum für Natur-, Völker- und Handelskunde, das heutige Übersee-Museum, hervor. Da die Straßenbahn, eine der Hauptattraktionen für die Besucher der Ausstellung, in knapp vier Monaten 566 598 Personen ohne Probleme befördert hatte, faßte die Bremer Pferdebahn den Beschluß, alle ihre Linien zu elektrifizieren; den Anfang machte die Strecke Markt — Horn, die am 1. Mai 1892 in Betrieb genommen wurde¹⁷. Die seit längerer Zeit anhaltende Debatte um eine elektrische Straßenbeleuchtung kam, nachdem sich auch diese auf der Ausstellung und entlang der Straßenbahnlinie Börse — Bürgerpark bewährt hatte, zum Abschluß: Das städtische Elektrizitätswerk wurde gebaut und am 1. Oktober 1893 dem Betrieb übergeben. Vom Abbruch der mit so großem Aufwand errichteten Bauwerke der Ausstellung blieb nur das Parkhaus ver-

15 Ebd., 21.8.1891; Weser-Zeitung, 21.8.1891; Bremer Nachrichten, 21.8.1891.

16 Provinzial-Zeitung, Bremerhaven, 16.10.1890.

17 Martens (wie Anm. 11), S. 109 f.

schont; aber bereits 1907 wurde es durch Feuer zerstört. Dennoch hat ein Gebäude die Zeiten überdauert: der nach Plänen des Architekten Carl Bollmann konstruierte und an anderer Stelle im Bürgerpark neu errichtete Pavillon der Zigarrenfabrik Leopold Engelhardt & Biermann, das heutige Waldschlößchen. Auch der Beitrag der Historischen Gesellschaft zur Ausstellung hat seinen Wert bis heute behalten; es ist das grundlegende Werk Johann Fockes über die bremischen Werkmeister¹⁸.

Abbildungsnachweis

Alle Vorlagen: Staatsarchiv Bremen (10, B — A 3 — 180). Es handelt sich um Photographien von Louis Koch, dessen Firma (Atelier für Photographie, Bremen, Auf der Brake 20) das alleinige Aufnahmerecht auf dem Ausstellungsgelände besaß.

18 Bremische Werkmeister aus älterer Zeit, bearb. von Joh. Focke. Als Beitrag zur Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung in Bremen hrsg. von der Historischen Gesellschaft des Künstlervereins, Bremen 1890, 272 S.

1100 Jahre Münze, Markt und Zoll in Bremen

*Anmerkungen zu Wirtschaft und Verkehr im Frühmittelalter **

Von Dieter Hägermann

Auch das letzte Jahr — 1988 — hat das historische Bewußtsein der Bürger dieser Stadt wieder einmal auf ihre wirtschaftliche Vergangenheit gelenkt: so feierte die Kaufmannschaft, vertreten durch die Handelskammer, das 450jährige Jubiläum des „Schütting“; die mit den Bremer Häfen verbundenen Instanzen und Gesellschaften erinnerten an das mit dem Namen Franzius für immer verknüpfte Jahrhundertwerk der Weserkorrektur, das Bremens Zugang zu den Weltmärkten, wenn nicht eröffnet, so doch in Konkurrenz mit Hamburg bis heute offengehalten hat.

Das Jahr 888 und damit seine 1100jährige Wiederkehr fanden indes so gut wie keine Beachtung. Der Rückgriff auf die karolingerzeitlichen Anfänge bremischen Handels und Wandels — dokumentiert in der im Niedersächsischen Staatsarchiv Stade aufbewahrten Urkunde König Arnulfs von Kärnten vom 9. Juni 888 — blieb aus¹. Damals erhielt Erzbischof Rimbert, der bereits wenige Tage später in Bremen verstarb und deshalb nicht der eigentliche Empfänger des in Frankfurt ausgestellten Diploms sein kann², Münze, Markt und Zoll für den Ort Bremen eingeräumt. Sofern in vergangenen Jahrzehnten in Bremen überhaupt ein Recours auf das frühere Mittelalter stattfand, der mit öffentlicher Repräsentanz verbunden war, so galt dieses Erinnern 1965 der Markturkunde Ottos I. von 965 unter dem Leitgedanken „1000 Jahre Bremer Kaufmann“³.

Mit dem Stichwort „Markt“ verbindet sich in Bremen, sofern nicht der Marktplatz als die „Gute Stube“ der Unterwesermetropole gemeint ist, vorab der „Freimarkt“, tatsächlich ein doppelter Jahrmarkt, den Konrad II. im Jahr 1035 jeweils für die Dauer einer Woche gestattete, auch wenn das Wissen um die Anbindung dieses ältesten deutschen Jahrmarktes an die Pfingstwoche und den Festtag des hl. Willehad (8. November) bzw. die Domweihe (1. November) nicht allzu verbreitet sein dürfte⁴. Doch kann der historisch Interes-

* Vortrag, gehalten vor der Wittheit zu Bremen am 21. Februar 1989 in der Kunsthalle.

1 D Arn. 27.

2 Vgl. zu Rimbert im Überblick: Series episcoporum ecclesiae catholicae occidentalis ab initio usque ad annum MCXCVIII. Series V. Germania Tom. II.: Archiepiscopatus Hammaburgensis sive Bremensis, coadiuvantibus H. Kluger, E. Pack, R. Grosse, curaverunt Stefan Weinfurter et Odilo Engels, 1984, S. 16 f. mit Quellen und Literatur. Vgl. zu Rimbert neuerdings A. Röpcke, Pro memoria Remberti, in: Btrr. u. Mitt. d. Ver. f. Kath. Kirchengesch. in Hamburg u. Schleswig-Holstein 3, 1989.

3 So der Untertitel des 50. Bandes des Bremischen Jahrbuchs von 1965 mit dem wichtigen Aufsatz von Heinrich Büttner, s. u. Anm. 65.

4 D K. II. 222.

sierte auf vielfältige Literatur hierüber zurückgreifen, vor allem auf das schöne Buch von Fritz Peters, das 1962 zuerst erschienen, 1985, mit einem Nachtrag von Wilhelm Lührs versehen, wieder vorgelegt worden ist⁵.

I.

Zur Urkunde König Arnulfs von Kärnten, mit der dieser dem bremischen Erzbischof ältere Privilegien bestätigte und die genannten Fiskalrechte — Münze, Markt und Zoll — verlieh, über die Bedeutung dieses Diploms für die frühe Wirtschaftsgeschichte im allgemeinen und für die Entwicklung Bremens im besonderen läßt sich der Stadtgeschichtsschreibung nur wenig entnehmen. Dies hat mancherlei Ursachen: abgesehen von der Fixierung auf die späteren Privilegien Ottos I. und Konrads II., die bereits konkret *negotiatores eiusdem incolae loci* — Händler als Einwohner dieses Ortes — nennen, diesen und den Marktbesuchern Schutz (*tutela*) und Frieden (*pax*) verheißen⁶, war auch die allgemeine Einschätzung der späten Karolingerzeit als Phase des Abstiegs und der Auflösung des Karlsreiches dieser Beschäftigung wenig günstig, auch wenn in dieser Epoche das Fundament für die Entstehung des Deutschen Reiches und des französischen Nationalstaates gelegt wurde⁷. Überdies galt unser Arnulf-Diplom, die einzige originalerhaltene karolingische Herrscherurkunde und damit zugleich das älteste urkundliche Zeugnis des deutschen Nordwestens überhaupt, bis zur maßgeblichen Edition der späteren Karolingerurkunden in den Monumenta Germaniae Historica durch P. F. Kehr im Jahr 1940, nicht zuletzt bedingt durch den miserablen Erhaltungszustand des Pergaments, als Fälschung bzw. zumindest aber als höchst dubioses Stück⁸, zumal auch das zitierte Diplom Ottos I. in gleicher Sache auf diese Vorurkunde nicht einging.

Möglicherweise dürfte die weithin zu konstatierende Unkenntnis des Privilegs König Arnulfs nicht allein in der Obskurität ihres Ausstellers begründet liegen — wer weiß schon, abgesehen von den Spezialisten, daß Arnulf, ein Friedelsohn Karlmanns, dieser einer der Nachkommen Ludwigs d. Deutschen, nach der „Verlassung“ seines Onkels, Kaiser Karls d. III. („des Dicken“), durch die ostfränkischen Großen 887 zum König erhoben worden war, 891 sogar die Kaiserkrone erwerben konnte, sich in seiner tatsächlichen Herrschaftsausübung aber wesentlich auf seine Stammlande Bayern und die Ostmark beschränken mußte und sich mit einer Art lehnrechtlicher Oberhoheit über die sich jetzt verselbständigenden *regna* Rudolfs von Hochburgund

5 F. Peters, Freimarkt in Bremen. Geschichte eines Jahrmarkts. Mit einem Nachtrag von Wilhelm Lührs, 1985.

6 D O.I.307 und D K.II.222.

7 Bezeichnenderweise blieb bis heute der dritte Band des Monumentalwerkes von E. Dümmler, Geschichte des Ostfränkischen Reiches. (Die letzten Karolinger. Konrad I.)²1888, der maßgebliche Spezialtitel.

8 Vgl. Vorbemerkung zu D Arn. 27 und zur Interpretationsgeschichte R. Drögereit, Das älteste Bremer Marktprivileg, in: Brem. Jb. 50, S. 5 ff. Vgl. Anm. 3.

und des ersten Kapetingers Odo begnügte und bereits 899 in Regensburg starb^{9?} — oder in der lange bezweifelten Authentizität dieser Urkunde, sondern auch darin, daß die Verleihung von Münze, Markt und Zoll in den zeitgenössischen Quellen keinen Widerhall fand noch in der selbst bereits aus historischen Dokumenten ermittelten Vergangenheitsbeschreibung Adams in seiner Geschichte der hamburg-bremischen Erzbischöfe aus der Mitte des 11. Jhs. oder gar im archäologischen Fundmaterial, beispielsweise Münzen oder zeitgenössischer Importware größeren Umfangs, nachweisbar ist.

Oder anders formuliert: Unser historisches Wissen über Münze, Markt und Zoll in Bremen am Ausgang des 9. Jhs. geht fast zur Gänze auf das *e i n e* Dokument zugunsten der Bremer Domkirche von 888 zurück. Ob diese Privilegierung den Realitäten eines Marktgeschehens bereits entsprach, ob diese selbst vielleicht als Initialzündung für Kauf und Verkauf dienen sollte, ist offenkundig höchst schwierig — wenn überhaupt — zu beantworten. Stellen wir indessen diese Frage zunächst zurück, versuchen wir gemeinsam, die Begriffe und Sachen Markt, Münze und Zoll im Umfeld des Frühmittelalters zu verstehen, sie als Indikatoren von Handel und Verkehr, Geldwirtschaft und Geschäftsleben zu werten und die Verleihung dieser Rechte als denkbare Instrumente staatlicher Wirtschaftspolitik in Betracht zu ziehen. Auf diesem allgemeinen Hintergrund könnte sich unter Würdigung lokaler Faktoren und Entwicklungen die Möglichkeit eröffnen, eine nicht allzu realitätsferne Zustandsbeschreibung des Markt- und Handelsplatzes Bremen in der zweiten Hälfte des 9. Jhs. zu gewinnen.

II.

Der Markt

Unter „Markt“ können wir, historisch abgehoben von Zeit und Raum, 1. das *Marktgeschehen* begreifen, Kauf und Verkauf, auch Tausch und Geldgeschäfte, 2. den Markt als *Institution*, als feste Einrichtung: Wochenmarkt, Jahrmarkt bzw. Messe oder — heutigen Verhältnissen entsprechend — etwa den Europäischen Binnenmarkt von 1992. Diese institutionellen Märkte lassen sich, was Einzugsbereich und Austauschzonen angeht, in *lokale* Märkte zur Deckung des Tagesbedarfs, insbesondere an Lebensmitteln, *regionale* zwecks Verhandlung eines überörtlichen Angebots und in *interregionale* Märkte über Ländergrenzen hinweg ausdifferenzieren. Diese letzten entsprechen am ehesten den Messen, so der Jahrmarkt von S. Denis bereits im 7. Jh. oder die berühmten Champagne-Messen des 12. Jhs.

Und schließlich 3. verstehen wir unter „Markt“ den fixierten, meist abgegrenzten Raum, den realen Ort, mithin den *Marktplatz*. Zu Recht gilt der Markt im allgemeinen Verständnis der Stadt in ihren vielfältigen Ausprägungen

9 Vgl. neuerdings auch: Handbuch der Europäischen Geschichte 1, hg. von Th. Schieder (Europa im Wandel von der Antike zum Mittelalter, hg. von Th. Schieffer) 1976, S. 634 ff. und P. Riché, Die Karolinger. Eine Familie formt Europa, 1987, S. 257 ff.

gen aller Zeiten als wesentliches Strukturmerkmal urbaner Verdichtung¹⁰. Erinnert sei in diesem Zusammenhang an die berühmte Typologie Max Webers, der im Marktgeschehen überhaupt das eigentliche, ökonomisch bestimmte Fundament städtischer Existenz sah.

So gehört der Markt zum selbstverständlichen Charakteristikum der römisch geprägten *civitas* westlich des Rheins bzw. des Limes, ebenso in Italien, neben staatlich-städtischen Verwaltungseinrichtungen und/oder kirchlichen Institutionen. An diesen urbanen Verdichtungsplätzen bedurfte es keiner speziellen Einrichtung oder gar der obrigkeitlichen Konzessionierung kaufmännischer Aktivitäten; diese waren als notwendige Voraussetzung nicht-agrarisch geprägter Lebens- und Arbeitsformen existent.

In der frühmittelalterlichen Epoche, die sowohl vom Rückgang der spätantiken *civitas*-Kultur gekennzeichnet ist als auch durch staatlich-militärischen Ausgriff auf Regionen, insbesondere jenseits von Rhein und Donau, die eben jener älteren Stadtkultur ermangelten, entwickelt sich ein vielgestaltiges Marktgeschehen seit dem 7. und vor allem dem 8. Jh. mehr und mehr auch in sog. Wiken (lat. *vicus*) oder Handelsemporien im Nordseeküstengebiet von der Somme bis zur Schlei und darüber hinaus an Orten, die zwischen Nord- und Ostsee, Baltikum und England eine Art Drehscheibenfunktion des Verkehrs wahrnehmen. Die bekanntesten dieser Wike sind Quentowic an der Canche, der Wik auf der Insel Walcheren bei Domburg und Dorestad an der Gabelung zwischen Lek und Krumpen Rhein. Als wichtigster Transitpunkt gilt Haithabu am Südufer der Schlei, dessen Handel vor allem auf das schwedische Birka im Mälarsee ausgerichtet war.

Insbesondere Haithabu und Birka werden noch in unser näheres — Bremer — Blickfeld treten.

Diese neuen Umschlagplätze waren Zentren des angelsächsisch-friesischen Handels, dessen Niedergang gegen Ende des 9. Jhs. auch ihnen ein Ende bereitete, sei es, daß sie spurlos von der Landkarte verschwanden wie Quentowic oder wie Haithabu, verlagert, neu am Nordufer der Schlei als Schleswig entstanden¹¹. Diese Handelsemporien waren keineswegs nur mobile Zwischenstationen für den Fernaustausch, sondern selbst Standorte des lokalen Kaufs und Verkaufs, Stätten von Gewerbe und Metallverarbeitung einer ansässigen Bevölkerung¹². Siedlung, Umschlag und Markt allein sicherten gleichwohl keine Dauerexistenz: kriegerische Ereignisse, damit verbunden anhaltende Irritationen im Fernhandel, neue Verkehrsrouten, ließen diese Orte verkümmern, denen zum Fortbestehen ein institutionelles Rahmenwerk wie Kirche oder weltlicher Herrschaftssitz fehlten und deren exzentrische Lage ständige Gefährdung bedeuten mußte.

10 Vgl. zuletzt mit reichhaltiger Bibliographie für den von uns behandelten Zeitraum A. Verhulst, Zur Entstehung der Städte in Nordwest-Europa, in: Herda Henkel Vorlesung: Forschungen zur Stadtgeschichte, 1986, S. 25 ff.

11 Vgl. Verhulst, wie Anm. 10, und vor allem H. Jankuhn, Haithabu. Ein Handelsplatz der Wikingerzeit, ⁸1986, der, weit über den Titel ausgreifend, die hier angesprochenen Probleme ausführlich behandelt.

12 Vgl. Jankuhn, wie Anm. 11.

Neben den antiken *civitates*, zumeist als Bischofsstädte überlebenskräftig, und den angeführten Wikorten zwischen Somme, Maas und Rhein entwickelten sich östlich des Rheins, aber nicht nur hier, bereits im Frühmittelalter eigentliche Märkte, so daß der unvergessene Walter Schlesinger in einem bekannten Aufsatz den „Markt als Frühform der deutschen Stadt“ definieren konnte¹³.

Damals kommt es, im 8., vor allem aber im 9. Jh., zunächst angelehnt an herrschaftliche Burganlagen oder Umwallungen, später an Dombezirke und Klöster, zu nennen sind etwa Würzburg, Magdeburg und Gent, oft in Verbindung mit einer Händlersiedlung, dem *suburbium* — so in Hamburg, das für uns von besonderem Interesse ist —, zur Herausbildung dauerhafter Märkte und Kaufmannssiedlungen. Aber auch die überwiegend agrarisch bestimmte Großgrundherrschaft, insbesondere kirchlicher Einrichtungen zwischen Loire und Rhein, mit ihrer speziellen Produktionsstruktur (Getreide, Wein) und ihren Einnahmequellen aus Abgaben höriger Bauern, suchte durch Einrichtung eigener Märkte den Absatz ihrer Erzeugnisse und importierter Güter, etwa Wein und Salz, zu steuern und zu erhöhen¹⁴. Neben dem längst bekannten Dualismus von herrschaftlicher Burg bzw. geistlicher Institution (Bistumssitz, Kloster) und kaufmännisch-gewerblicher Siedlung — *suburbium, vicus* — tritt der — wie die neueste Forschung erkennt — grundherrschaftlich bestimmte Markt mit primär ökonomischer Funktion. So konnte Waltraud Bleiber in einer wichtigen Studie für das 9. Jh. im Gebiet zwischen Loire und Rhein knapp 100 Märkte „als gewissermaßen selbstverständliche Lebensäußerungen der Feudalgesellschaft“ ermitteln, von denen fast zwei Drittel nur durch Münzorte bekannt sind, nicht etwa durch schriftliche Konzessionierungen¹⁵. Von diesen Marktorten ist eine ganz erhebliche Anzahl aus grundherrschaftlicher Wurzel entstanden. Dies bedeutete eine Verdichtung des älteren Handelsnetzes in einem Maße, die Karl d. Kahlen in dem Edikt von Pitres 864 veranlaßte — vermutlich wegen der Fiskaleinnahmen, die verloren gingen —, seine Grafen mit der Auflistung aller Märkte, die sich seit der Zeit seines Großvaters (Karls d. Gr.) und seines Vaters (Ludwigs d. Fr.) etabliert hatten, zu beauftragen¹⁶.

Eigentliche „Marktprivilegien“ sind aus dieser Region — dem Gebiet zwischen Loire und Rhein — fast unbekannt; der Markt bzw. dessen Vergabe tritt nur selten in Verbindung mit Münz- und/oder Zollgewährungen in Urkunden

13 Walter Schlesinger, in: Vor- und Frühformen der europäischen Stadt im Mittelalter 1, hg. von H. Jankuhn, W. Schlesinger, H. Steuer (Abh. der Akad. der Wiss. in Göttingen, Phil.-Hist. Kl., 3. F., Nr. 83) 1974, S. 262 ff.

14 Vgl. für den Import von Wein aus dem Anjou die Studie von J. P. Devroey, Une monnaie dans l'économie d'échanges: les services de transport à l'abbaye Saint-Germain-des-Prés au IX^e siècle, in: Annales ESC 39, 1984, S. 570 ff, und für den Salztransport aus Vic-sur-Seille nach Metz und zur Abtei Prüm vgl. D. Hägermann — K. H. Ludwig, Mittelalterliche Salinenbetriebe. Erläuterungen, Fragen und Ergänzungen zum Forschungsstand, in: Technikgesch. 84, 1984, S. 173 ff.

15 W. Bleiber, Grundherrschaft und Markt zwischen Loire und Rhein während des 9. Jahrhunderts, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 1982, Teil III, S. 107.

16 MGH Cap. 2 Nr. 273 c. 19 S. 317 f.

auf¹⁷. Erst das ottonisch-salische Königtum hat sich in den nordwestlichen Regionen Deutschlands mit der gleichzeitigen häufigen Verleihung von Markt, Münze und Zoll in Verbindung mit dem Königsbann ein effizientes Instrumentarium von Landesausbau, Herrschaftsdurchdringung und aktiver Wirtschaftsförderung geschaffen im Zeichen von Fiskalisierung (Münze, Zoll) und Regalisierung (Markt und Marktfrieden).

Dieser Neuansatz geht vor allem aus den Privilegien für Bremen und Magdeburg von 965 hervor, die mit Münze, Markt und Zoll einen Bannbezirk formen, Sicherheit und Schutz des einheimischen Kaufmanns wie des durchreisenden Händlers garantieren und damit zugleich ein eigenständiges Marktrecht, das *ius mercatorium*, das Landrecht ergänzend und zugleich durchbrechend, vorbereiten als erste Durchgangsstufe zum späteren Stadtrecht¹⁸.

Entscheidend bleibt, daß sich der Markt bzw. dessen Vergabe nur kombiniert mit den Hoheitsrechten Münzprägung bzw. Zollerhebung, auch in Verbindung aller Elemente, findet, gleichsam als die umfassende Einrichtung, die sowohl die Münzausgabe gestattet oder gar erforderlich macht als auch die Zolleinnahmen rechtlich ermöglicht. Überdies gibt der Markt als institutionelle Einrichtung zum Zwecke des Kaufs und Verkaufs die Garantie für rechtes Maß und Gewicht, fordert doch bereits das Capitular von Soissons aus dem Jahre 744 (!): *unusquisque episcopus . . . per omnes civitatis legitimus forus et mensuras faciat*¹⁹; 821 wird in einem Erlaß Ludwigs d. Frommen die Zollerhebung generell den Märkten vorbehalten: *volumus . . . notum fieri, ut nullus teloneum exigat nisi in mercatibus, ubi commercia emuntur ac venundantur*²⁰. Das bereits zitierte Edikt von Pitres von 864 schließlich hat sicherlich primär die fiskalischen Interessen des Königiums vor Augen, wenn es der ungeordneten Flut von neuen Märkten zu steuern sucht²¹. Der Markt als solcher, das alltägliche Marktgeschehen, bedurfte weder der Konzession noch gehörte dessen Verleihung zu den königlichen Prärogativen. So konnte Traute Endemann feststellen, daß von 450 Urkunden Karls d. Kahlen, erlassen in 27 Jahren, nur ganze fünf (!) die Errichtung von Märkten zum Gegenstand haben und dies ausschließlich in Privilegien für Klöster, die damit eine bessere Anbindung an das Handelsnetz suchten²². Und die nicht eben zahlreichen Diplome, die überhaupt den Markt erwähnen, sind als Schutz- und Garantieerklärungen zu verstehen, keinesfalls als Konzessionen²³. Erst die Verbindung von Königsbann mit Münze und Zoll schuf ein eigentliches Marktregal als Instrument der Regierungspraxis im ottonisch-salischen Deutschland.

17 T. Endemann, Markturkunde und Markt in Frankreich und Burgund vom 9. bis 11. Jahrhundert, 1964, S. 27 ff.

18 D O. I.299 (Magdeburg), 307 (Bremen) und zur Sache Schlesinger, wie Anm. 13, S. 279.

19 MGH Cap. 1 Nr. 12 c. 6 S. 30.

20 Ebda., Nr. 143 c. 1 S. 294.

21 Vgl. Anm. 16.

22 Vgl. Endemann, wie Anm. 17, S. 25 ff.

23 Ebda., S. 209.

Münze

„Der örtliche und überregionale Warenaustausch folgt den Marktgesetzen und ist ohne das Vorhandensein von Bewertungsmaßstäben und Preisen nicht denkbar. Zwar wurde örtlich noch Tauschhandel betrieben, der aber ebenfalls bezifferte Wertanschläge voraussetzt“ (P. Riché)²⁴.

Wertangaben, Tax- bzw. Maximalpreise beim Kauf und Verkauf von Getreidesorten, die das Königtum vorschrieb, Ablösung grundherrlicher Lasten, besonders der Abgaben durch Geldäquivalente, nicht selten Geldgeschäfte, sehr oft als *turpissimum lucrum*, als überaus schändlicher Wucher, durch kirchliche Autoren perhorresziert²⁵, signalisieren die Bedeutung des Münzumschlages und belegen deutlich die Zunahme der Geldwirtschaft, alles Zeichen ökonomischer Expansion einer großen Volkswirtschaft — im Gegensatz zu den Verelendungstheorien insbesondere französischer Forscher wie Georges Duby und Robert Fossier und auch im Widerspruch zur älteren These von Henri Pirenne, die Eroberung des Mittelmeerraumes im 7. Jh. durch die moslemischen Araber habe Fernhandel und damit Geldwirtschaft auf dem Kontinent weithin zum Erliegen gebracht²⁶. Sicherlich ist im Gegensatz zur Antike hin zur Stadt eine gewisse ‚Ruralisierung‘ auf dem Kontinent eingetreten.

Bereits die mittlere Karolingerzeit, gekennzeichnet durch politisch-militärische Aktivitäten, Landesausbau, Binnenrodung und demographisches Wachstum, zeigt deutlich expansive Tendenzen — abzulesen eben auch am vermehrten Geldumlauf und der wachsenden Zahl von Münzstätten, d. h. Orten, in denen Münzateliers Edelmetall ausprägten.

Zwar hörte die merowingische Goldprägung in der zweiten Hälfte des 7. Jhs. auf, wofür nicht nur die ständige Münzverschlechterung verantwortlich zu machen ist, sondern auch der sinkende Umfang und Wert der Geschäfte, die auf schrumpfenden interregionalen Märkten und lokalen Vertriebsstätten auch nach minder wertvollem Metall, nämlich Silber, verlangten. Für Art und Umfang dieser Transaktionen genügte der Silberdenar, der das Feld behauptete und auch von den Karolingern als allein gültiges Münzsystem übernommen worden ist, das schließlich bis ins 13. Jh. hinein ohne Alternative blieb. Im Jahre 792/93 kam es zu einer dauerhaften wesentlichen Münzreform: Danach ergaben ein Pfund Silber (*librum*) 20 Schillinge (*solidi*) zu jeweils 12 Pfennigen (*denarii*): „Was die Denare betrifft“ — so Karl d. Große in einem Capitular der Frankfurter Synode von 794 — „befolgt aufs genaueste unseren Erlaß, nach dem an jedem Ort, in jeder Stadt, auf jedem Markt die neuen Denare zu gleichem Kurs umlaufen und von allen anzunehmen sind. Voraussetzung dafür ist, daß sie unseren Namen tragen, das rechte Gewicht haben und aus reinem Silber geprägt sind.“²⁷

24 P. Riché, Die Welt der Karolinger, 1981, S. 141.

25 Vgl. dazu D. Hägermann, Die rechtlichen Grundlagen der Wirtschaftsentwicklung im Nordwesten des fränkischen Reiches, in: Beihefte der Francia 16,1, 1989, S. 352 f. und Riché, Karolinger, wie Anm. 9, S. 362 ff.

26 Vgl. zuletzt A. Verhulst, in: Lexikon des Mittelalters 4, 1988, Sp. 723 ff.

27 MGH Cap. 1 Nr. 28 c. 5 S. 74.

Nur diese Pfennige wurden, abgesehen von gelegentlichen Halbstücken (*oboli*), tatsächlich ausgeprägt, so daß 240 Denare einem Pfund Silber entsprachen. Der Silbergehalt betrug nach dieser grundlegenden Reform ca. 1,65 g statt zuvor 1,25 g; mithin ergab sich eine Gewichts- (und Wert)erhöhung von rund einem Drittel²⁸.

Auch diese gleichsam deflationäre Münzpolitik spricht für größere Handelsvolumina, vermehrte Transaktionen und verweist auf ein dichtmaschigeres Netz von Märkten. Hinzu tritt eine Fülle neuer Prägestätten, die großenteils nur aus Schatzfunden, nicht aber aus königlicher Privilegierung oder sonstigem schriftlichem Quellenmaterial bekannt sind. Haben wir bis 794 von rund 20 Münzprägestätten Kenntnis, so sind bereits Ende des 8. Jhs. 30, bis 814 rund 50 bekannt²⁹. Unter Karls gleichnamigem Enkel gibt es nicht weniger als 125 Prägestellen, wenngleich die neuere Forschung wohl zu Recht davon ausgeht, daß diese Münzen großenteils nur den Ausgabe-, nicht aber den Prägeort, die Zentraloffizin, angeben. Wie dem auch sei, diese Vielzahl der Emissionen weist auf den wachsenden Geldbedarf der Gesellschaft zwischen Loire und Somme/Maas bzw. Rhein hin.³⁰

Die Münzprägung galt als ausschließliches Hoheitsrecht des Königs, so beanspruchten auch die Karolinger das Münzmonopol, dessen Ausübung in ihrem Auftrag die Grafen der *civitates* sorgfältig überwachten. Daneben sorgte sich das Königtum um Mißstände in diesem Bereich. Dies waren: Münzverschlechterung und -verfälschung, unerlaubte Legierungen, Münzverweigerung und eben das unkontrollierbare Anwachsen unkonzessionierter Prägeorte. — Die *inaequalitas aeris* nimmt in der Reihe der „ägyptischen“ Plagen des fränkischen Reiches immerhin den 4. Rang ein³¹.

So sollten nach Capitularien der Jahre 805 und 808 die Münzorte mit den Königspfalzen identisch sein; Karl d. Kahle ließ 864 immerhin zehn Prägestätten zu³². Obwohl diese Ver- und Gebote offensichtlich keine durchgängige Beachtung erfuhren, blieb die Münzhoheit des Königs als Vorrecht der Krone zunächst unangefochten, ein Recht, das von Grafen in den *civitates* nutzbar gemacht wurde mit Unterstützung der Bischöfe und Äbte. Doch

28 Vgl. zu den Münzproblemen: P. Grierson, Money and coinage under Charlemagne, in: Karl d. Große. Werk und Wirkung 1, hg. von W. Braunsfels, 1965, S. 501 ff.; J. Lafaurie, Numismatique: Des Mérovingiens aux Carolingiens, in: Francia 2, 1974, S. 26 ff.; Riché, Welt der Karolinger, wie Anm. 9, S. 146 ff. und zuletzt P. Berghaus, Wirtschaft, Handel und Verkehr der Karolingerzeit im Licht numismatischen Materials, in: Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa. Teil IV. Der Handel der Karolinger- und Wikingenzeit (Abh. der Akad. der Wiss. in Göttingen, Phil.-Hist. Kl., 3., F., Nr. 156), 1986, S. 67 ff. mit instruktiven Karten und neuerdings K. Petry, Die Geldzinse im Prümer Urbar von 893, in: Rhein. Vjbl. 52, 1988, S. 16 ff., bes. S. 40 f.

29 Vgl. die Karten bei Berghaus, wie Anm. 28, und Riché, Welt der Karolinger, wie Anm. 24, S. 147.

30 Berghaus, wie Anm. 28, S. 70.

31 MGH Cap. 1 Nr. 44 c. 4 S. 122: nach *fames*, *clades* und *pestilentia*.

32 Riché, Welt der Karolinger, wie Anm. 24, S. 124; Berghaus, wie Anm. 28, S. 70 f. und F. Hardt-Friederichs, Markt, Münze und Zoll im ostfränkischen Reich bis zum Ende der Ottonen, in: Bl. für dt. LG 116, 1980, S. 19 mit Anm. 104.

gelangte im Laufe des 9. Jhs. das Münzrecht in die Hände geistlicher Empfänger. In der eigentlichen Francia läßt sich erstmals die Verleihung des Münzregals — in der später so charakteristischen Verbindung mit dem Markt — in Königsurkunden von 872 für den Bischof von Langres und 900 für den Bischof von Autun nachweisen³³.

Während sich im rechtsrheinischen *regnum* der Ottonen und Salier die Vergabe von Münze, Markt und Zoll mit dem Königsbann als wirkungsvolles Herrschaftsinstrument erweisen sollte, usurpierten in der Francia „seigneurs“ und Kirchen das fiskalisch höchst einträglichste Recht — bezeichnenderweise macht die reiche Abtei Corbie, Mutterkloster des an der Weser gelegenen und mit der Frühgeschichte Bremens eng verbundenen Corveys, der „*Nova Corbeia*“, damit den Anfang in den Jahren 882–884³⁴.

Zoll

Ebenso unbestritten galt als staatliches Hoheitsrecht seit der Spätantike die Erhebung des Zolls, der in der Trias Markt, Münze, Zoll als Fiskaleinnahme eine ganz wesentliche Rolle spielt³⁵. Das Frühmittelalter kennt — stark verkürzt wiedergegeben — den Markt- oder Umsatzzoll und die Passier- bzw. Transitzölle auf nahezu alle Handelsgüter, mit Ausnahme von Lebensmitteln, die zum Eigenverzehr bestimmt waren³⁶. Der Terminus *teloneum* (Zoll) ist ein schillernder Oberbegriff, der eine Vielzahl von Abgaben in sich schließt, so Wege-, Brücken-, Ufergelder, erhoben von Wagen, Schiffen, Saumtieren und eingezogen auf Märkten und Brücken, Anlegestellen und Umladeplätzen. Ein Zeitalter, dessen Herrschafts- und Verwaltungsstrukturen eher einer gemäßigten Anarchie als denjenigen eines modernen Rechts- und Verfassungsstaates glichen, forderte alle Großen und Mächtigen, die Klasse der *potentes*, geradezu heraus, sich an dieser sprudelnden und leicht zu schöpfenden Quelle mitzubedienen — aber auch dies ein nicht zu übersehender Hinweis auf Zunahme von Handel und Verkehr. So schärften Verordnungen der karolingischen Herrscher immer wieder die Abstellung dieser Mißbräuche ein: Karl d. Große erklärte im Jahre 805, daß nur alte und gerechte Zölle weiterhin erhoben werden sollten, und Ludwig d. Fromme ließ nur noch Zölle seit den Zeiten seines Großvaters Pippin zu — soweit die Erinnerung tatsächlich reichte! — und bestimmte, daß überhaupt nur auf Märkten, wo allgemeiner Handel stattfindet, Zoll erhoben werden darf, dieser aber auch zu zahlen

33 Vgl. dazu R. Kaiser, Münzprivilegien und bischöfliche Münzprägung in Frankreich, Deutschland und Burgund im 9.–12. Jahrhundert, in: VSWG 63, 1976, S. 298 f. mit Nachweisen.

34 Kaiser S. 303. Zu Corvey s. weiter unten.

35 Vgl. vor allem F. L. Ganshof, A propos du tonlieu à l'époque carolingienne, in: *Settimane di Spoleto* 6 (La città nell'alto medioevo), 1958, S. 485 ff.; R. Kaiser, *Teloneum episcopi. Du tonlieu royal au tonlieu épiscopal dans les civitates de la Gaule (VI.–XII^e siècle)*, S. 470 ff.; Hardt-Friederichs, wie Anm. 32, S. 15 ff. und Hägermann, wie Anm. 25, S. 355 f.

36 Hardt-Friederichs S. 17 mit Anm. 87.

sei bei Strafandrohung für Zollhinterziehung³⁷. Einige wenige Quellen lassen erkennen, daß als Zoll — analog zum Kirchenzehnt — ebenfalls eine 10 %-Abgabe vom Verkaufs- bzw. Verkehrswert gefordert wurde³⁸. Wie die Münzprägung stand die Aufsicht über die Zollerhebung dem Grafen der *civitas* zu, indessen gelangte das Recht — insonderheit bedingt durch das Anwachsen neuer, vor allem grundherrlich bestimmter Märkte — im Laufe des 8. und 9. Jhs., über Zwischenstufen wie allgemeine Zollexemtionen oder quotierte Teilbefreiungen für einzelne Empfänger, Zölle zu erheben, in die Hand kirchlicher Institutionen; so urkundete Karl d. Große bereits 775 für die Abtei Flavigny mit der Erlaubnis der Zollerhebung auf *quicquid ibidem negotiatum fuerit*³⁹. Im Laufe des 9. Jahrhunderts wurden die Exemption von Zöllen und Verleihung des Zollerhebungsrechtes häufig Bestandteile des allgemeinen Immunitätsprivilegs und begründeten für den Empfänger eine Art von „Zollhoheit“, so etwa für das schon genannte Flavigny 849 oder für S. Germain-en-Auxerre zehn Jahre später⁴⁰. Auch dies ist ein Indikator wachsender Marktverflechtung, steigenden Geldumlaufs und zunehmender allgemeiner Prosperität.

III.

Am Rhein und auch in der weitgehend *civitas*-freien Zone des karolingischen Imperiums östlich des Rheins gab es selbstverständlich Märkte, Zentren des Handels, Verkehrs und der Kommunikation. Da sind die alten Römerstädte an Rhein, Main und Donau — Köln, Mainz und Regensburg etwa — zu nennen und nicht zuletzt auch die exponierten Umschlagplätze im Austausch mit den Slawen und Awaren, wie Bardowick, Magdeburg und Lorch, deren Existenz durch das berühmte Diederhoffer Capitular von 805 bezeugt wird⁴¹ — hier im Zusammenhang mit verbotenem Waffenhandel — Exportprobleme, die uns bis heute in Atem halten.

Münzprägungen sind bis zum Jahr 919 — d. h. dem Herrschaftsantritt Heinrichs I. — überhaupt nur aus Würzburg und Regensburg derzeit bekannt⁴², Zölle werden u. a. in Frankfurt (858), Regensburg (887), aber auch in der Pfalz Ingelheim (831) erhoben, in Zonen also der Handelsverdichtung an Rhein/Main und Donau. Aus dieser quantitativ bescheidenen Aufzählung von Markt-, Münz- und Zollorten läßt sich unschwer ablesen, in welchem Maß die rechtsrheinische *Germania* noch als Entwicklungsregion zu betrachten ist⁴³. Diesem Mangel an Einrichtungen des Handels und Verkehrs

37 Hardt-Friederichs S. 15 mit Nachweisen.

38 Riché, Karolinger, wie Anm. 9, S. 371 und S. 377.

39 D K.d.Gr. 96.

40 Ganshof, wie Anm. 35, S. 505 mit Anm. 47/48 und Hägermann, wie Anm. 25, S. 356 f.

41 Vgl. Schlesinger, wie Anm. 13, S. 268 f.

42 Vgl. Kaiser, wie Anm. 33, S. 322 mit Anm. 155 und Schlesinger S. 268 mit Anm. 30.

43 Vgl. die Listen bei Hardt-Friederichs, wie Anm. 32, S. 21 ff., die aber teilweise sehr sorglos angefertigt sind! Vgl. z. B. Bremen S. 26 oder Prüm S. 29.

suchten die Karolinger seit Ludwig d. Frommen, wenn auch nur vereinzelt, durch die Errichtung von Märkten und Münzstätten abzuhefen. Wir hatten bereits festgestellt, daß die Verleihung der Trias Markt, Münze und Zoll an ein gewisses Marktgeschehen oder/und eine bestimmte Marktnotwendigkeit anknüpft und dadurch den Markt, nach Schlesinger, in der Tat zur Frühform der deutschen Stadt werden läßt und diesen zugleich durch Regalisierung an die Krone bindet. Nur rechtsrheinisch war eine derartige „obrigkeitliche“ Wirtschaftsförderung möglich, da hier weder *civitas*-Märkte noch Münzstätten unter Aufsicht von Grafen bisher vorhanden waren.

Doch ist diese Form der Handels- und Verkehrsaktivierung nur zögerlich und sporadisch vorangekommen — erst die Ottonen- und Salierzeit bringt den eigentlichen ökonomischen Durchbruch — im Gegensatz zur Francia. Das West-Ost-Gefälle hat ein beträchtliches Alter und wird den Verlauf der europäischen Geschichte maßgeblich bestimmen.

So erhält, um das Privileg für Bremen von 888 in den historischen Kontext einzubetten, das Eifelkloster Prüm, Träger einer der Großgrundherrschaften im Mittelreich „Lotharingien“⁴⁴, 861 und erneut 898 für die Orte Rommersheim und seine geistliche Filiale Münstereifel durch Lothar II. bzw. Zwentibold Markt und Münze verliehen, mit der aufschlußreichen Begründung in dem Diplom von 861: *quod ipse locus (sc. Prüm) propter mercati et monete longinquitatem non modicum patitur discrimen*⁴⁵. „Weil dieser Ort wegen der Entfernung von Markt und Münze nicht geringen Schaden (Nachteil) erleidet.“ Markt — als *mos humanus* bezeichnet! — und Münze sollen dem Mangel abhelfen und zwischen der abgelegenen Eifelregion und dem Niederrhein, insbesondere Köln, einen regionalen Handelsplatz mit Münze ins Leben rufen, der auch die Grundherrschaft instand setzt, die überschüssigen Mengen agrarischer Produkte, insbesondere Getreide, aber auch Salz aus Vic-sur-Seille, zu vermarkten und für sich selbst die Möglichkeit des Zukaufs zu gewinnen⁴⁶. — Im Jahre 900 erweiterte Zwentibold das Markt- und Münzprivileg noch um zwei Drittel der Zolleinnahmen — jetzt ohne nähere wirtschaftspolitische Begründung⁴⁷.

Für rechtsrheinische Empfänger der *Francia orientalis* ist als erste Markt- und Münzverleihung die Urkunde Ludwigs d. Frommen vom Juni 833 für seine Stiftung Corvey an der Weser zu nennen⁴⁸. Dieses Dokument führt

44 Zu Prüm vgl. die Studie von L. Kuchenbuch, Bäuerliche Gesellschaft und Klosterherrschaft im 9. Jh. Studien zur Sozialstruktur der familia der Abtei Prüm (Beihefte der VSWG 66), 1978 und die Neu-Edition des Prümer Urbars durch I. Schwab, in: Rheinische Urbare 5, 1983, sowie meinen Aufsatz D. Hägermann, Eine Grundherrschaft des 13. Jhs. im Spiegel des Frühmittelalters, in: Rhein. Vjbl. 45, 1981, S. 1 ff.

45 D Lo. II. 16.

46 Vgl. die in Anm. 44 genannte Literatur und zum Salz die Studie von D. Hägermann — K. H. Ludwig, wie Anm. 14, S. 173 ff.

47 D Zwentibold 26.

48 BM ²922; R. Wilms, Die Kaiserurkunden der Provinz Westfalen 1, 1867, Nr. 13 S. 40. Auszug u. a. in: C. van de Kieft — J. F. Niermeijer (†), Elenchus fontium historiae urbanae 1, 1967, S. 41 f., Nr. 5.

einleitend aus, der Kaiser habe das Kloster — rund zehn Jahre zuvor — gegründet und mit allem Notwendigen versehen — *ibi competentia subsidia quaeque prae manibus invenimus* —, aber offensichtlich fehlte ein wesentliches Element, um der Neugründung wirtschaftliche Prosperität zu sichern: *insuper etiam*, fährt der Text fort, *quia locum mercationis ipsa regio indigebat* — „weil jene Gegend des Handelsplatzes ermangelt“ (wir fühlen uns an das Diplom Lothars II. für Prüm erinnert), errichtet er in Corvey eine Münze (*moneta publica*) als wichtigste Voraussetzung des Marktes und verleiht gleichzeitig die zu erwartenden „staatlichen“ Einkünfte (*reditus publicus*) gegen jedweden Widerspruch dem Kloster. Markt und Münze bilden hier eine gedankliche und reale Einheit, aus der die öffentlichen Abgaben fließen.

Später noch — im Jahr 900 — erhielt Corvey in Niedermarsberg an der Diemel im Westfälischen neben Markt und Münze auch den Zoll, der von denen erhoben werden soll, *qui illuc causa emendi veniunt intra marcam memorate ville etc.*^{48a}

Und endlich erlangte auch Eichstätt, abseits gelegen, stets eines der ärmsten deutschen Bistümer, ebenfalls 908 von Ludwig d. Kind das Markt-, Münz- und Zollrecht, letztes mit der bezeichnenden Begründung: *sicut in ceteris mercationis locis mos (sic!) est*⁴⁹.

IV.

Erst um 900 hat sich mithin jene dauerhafte Verbindung von Markt, Münze und Zoll, zu der später noch der Königsbann tritt, tatsächlich und zugleich im Urkundenformular herausgebildet, der mit der Zusicherung von Marktfrieden (*tutela*) und Händlerschutz (*pax*) große Zukunft beschieden war⁵⁰.

In dieses historisch-ökonomische Umfeld gehört auch die Urkunde König Arnulfs von Kärnten für den Bremer Erzbischof Rimbert vom 9. Juni 888, die auch insofern von besonderer Bedeutung ist, weil sie noch vor den Diplomen für Niedermarsberg/Corvey und Eichstätt, wenn auch in eigenwilliger Formulierung, *e r s t m a l s* die Einheit von Münze, Markt und Zoll in einem Königsprivileg herstellt⁵¹.

So gewährt das Privileg Arnulfs für Bremen bzw. dessen Erzbischof in Verbindung mit der Bestätigung nicht mehr vorhandener Diplome Karls d. Großen, Ludwigs d. Frommen, Ludwigs d. Deutschen und Karls d. Dicken bzw. der mit diesen verbundenen Schenkungen und Immunitäten: *super hec etiam percussuram nummorum* — „das Prägen von Münzen“ — *et negotiandi usum*

48a D L. d. K. 6.

49 D L. d. K. 58 — Dem Kopfregeat fehlt der Hinweis auf den Zoll, vgl. aber den Text, der ganz unzweideutig ist.

50 Vgl. Schlesinger, wie Anm. 13, passim.

51 Diese Trias galt im 11. Jh. offenkundig als stehende Formel und sachliche Einheit, so wenn die gefälschte Urkunde Arnulfs (Nr. 183) vom 13. Okt. 889 für das Bistum Osnabrück interpoliert: *marcatum . . . habere . . . monetum (sic!) publicum instituere et toloneum inde accipere!*

in eodem loco Brema nuncupato fieri permittimus — also Handel zu treiben, wohl auch Nutzen aus diesem Handel zu ziehen — *sicut dudum ecclesie eiusdem rectoribus in Hammapurg concessum fuisse, sed propter infestationem paganorum nunc ibi esse non posse comperimus* — und zwar so, „wie es längst bzw. einst den Leitern dieser Kirche in Hamburg bewilligt worden war, dies aber nun dort — wie wir erfahren haben — wegen der Angriffe der Heiden nicht sein kann“ — *sitque in potestate episcopi provisio eiusdem mercati cum iure telonei* — „es sei die Sachwaltung für diesen Markt mit dem Zoll(erhebungs)recht in der Gewalt des Bischofs“⁵². Überdies gestattet das Diplom den Domklerikern die freie Bischofswahl — eine Konzession, die angesichts des bevorstehenden Ablebens Erzbischof Rimberts angezeigt schien⁵³.

Daß die Urkunde Arnulfs für Bremen durch das bereits erwähnte Privileg Ludwigs d. Frommen von 833 für Corvey inspiriert worden sein dürfte, ist mehr als eine bloße Vermutung, da nicht nur Rimbert aus dieser Abtei hervorgegangen war, sondern auch sein Nachfolger Adalgar⁵⁴, der bald nach seiner Beförderung auf den Stuhl des hl. Willehad unter die *consiliarios regis* aufrückte, aber schon in der letzten Zeit seines Vorgängers, der offenbar schwer an Gicht oder Rheuma erkrankt war — *continuus pedum dolor*, sagt seine Vita —, in dessen Funktionen eintrat und an Heerfahrten teilnahm und den Königshof besuchte. Dies galt auch für den Juni—Juli 888, als Adalgar am Hoftag Arnulfs in Frankfurt und an der gleichzeitig tagenden Mainzer Synode teilnahm⁵⁵. Er ist der tatsächliche Empfänger des Privilegs.

Einen weiteren Hinweis auf die Beteiligung der Weserabtei an der Ausstellung des Privilegs für die Bremer Kirche liefert der Umstand, daß Abt Bavo von Corvey einen Tag nach dieser Beurkundung selbst ein Diplom für sein Kloster erhielt, das einen Tauschvorgang bestätigte⁵⁶. Überdies läßt sich feststellen, daß an der Ausfertigung beider Urkunden der gleiche Schreiber beteiligt war⁵⁷.

52 D Arn. 27.

53 Es sei hier nur angemerkt, daß mit dieser Urkunde erstmals ein ganz unbezweifelbarer Beleg für die Existenz des Erzbistums Bremen vorliegt bzw. daß der Erzbischof — hier Rimbert — eindeutig auf den Sitz Bremen bezogen wird.

54 Vgl. *Series episcoporum*, wie Anm. 2, S. 17 f. Auch Adalgars Nachfolger Hoger stammte nochmals aus Corvey. Ebda., S. 19 f.

55 Vgl. dazu Dümmler, wie Anm. 7, S. 306 f.

56 D Arn. 28. Auch D Arn. 31 vom 13. Juni 888 für die Aachener Marienkapelle handelt von „Wirtschaftsobjekten“, hier von der villa Bastogne *cum mercato suo*.

57 Aspert B, der an der Urkunde für Bremen beteiligt war, schrieb das D Arn. 28 für Corvey zur Gänze.

V.

Soweit die Fakten. Jetzt ist es an uns, vor dem Hintergrund dieser Privilegierung den Versuch einer Skizze, wenn auch nur in groben Umrissen, von der Situation zu wagen, in der sich Bremen am Ausgang des 9. Jhs. befand. Die Arnulf-Urkunde schien bereits für die Spätphase der Karolingerzeit ein in wirtschaftlichem Aufschwung befindliches Gemeinwesen zu signalisieren; die ältere Forschung bemühte sich daher nach Kräften dieser Vorstellung zu entsprechen, indem sie ganz überwiegend späte Quellenaussagen, zumal des 12. und 13. Jhs., zur Absicherung dieser These von früher Prosperität heranzog⁵⁸. Dieser „Promiscue-Argumentation“ ist aber prinzipiell zu mißtrauen, da sie den eigentlichen historischen Prozeß, die mittelfristige Entwicklung, ausblendet und die Kontingenz alles Geschichtlichen verfehlt.

Schauen wir also genau hin, was sich tatsächlich ermitteln und was sich wenigstens wahrscheinlich machen läßt für den Zustand Bremens seit den Tagen, als Willehad 787 die Bischofsweihe für Wigmodien empfing und 789 in Bremen seine Domkirche errichten ließ. Eine bekannte Aussage der Translationsgeschichte des hl. Liborius (836 von Le Mans nach Paderborn) aus dem Ende des 9. Jhs. bringt die Bistumsgründungen Karls d. Großen in Sachsen mit naturräumlichen und ökonomisch-demographischen Aspekten der nachmaligen kirchlichen Zentren in direkte Verbindung: Karl habe nämlich überall dort Bistümer einrichten lassen: *loca tamen ad hoc, quae est naturali quadam excellentia et populi frequentia oportuna videbantur*, die also offenkundig geeignet waren durch ihre sehr günstige Lage und Einwohnerzahl bzw. auch Verkehrsdichte⁵⁹. Dies gilt in bestimmtem Maß sicherlich für Hamburg, das neben dem *castrum*, der Burg, ein *suburbium*, eine Siedlung, aufzuweisen hat, verstärkt jedoch für Bardowick, das erst nach 845 als Bistumssitz zugunsten Verdens aufgegeben worden ist und das bereits im erwähnten Diederhofener Capitular von 805 als wichtiger Handelsplatz an der Elbgrenze zu den Slawen genannt wird⁶⁰.

Für Bremen fehlen für das 8. und auch für das 9. Jh. derart positive Zeugnisse — zum Jahr 782 wird der Ort erstmals anlässlich einer Christenverfolgung in der *Vita S. Willehadi* als *Brema* erwähnt, zu 789 als *locus qui dicitur Brema*⁶¹, in den wohl zur gleichen Zeit (um 860) verfaßten bzw. redigierten *Miracula S. Willehadi* wird Bremen als *patria* und *villa* bezeichnet bzw. unspezifisch *de Bremis*⁶²; der lediglich aus Adam bekannte, seither verschollene *Liber donationum*, der Traditions-codex der Bremer Kirche, in den offenbar alle wichtigen Schenkungen und Legate eingetragen worden waren — Cor-

58 Auch H. Schwarzwälder, *Die Anfänge der Stadt Bremen*, 1955, ist bei aller nüchternen Skepsis nicht frei von dieser Betrachtungsweise.

59 Vgl. MGH SS 4, c. 2 S. 150 (im Anschluß an den *Poeta Saxo*).

60 Vgl. zu Bardowick mit weiterer Literatur: D. Hägermann, *Mission, Bistumsgründung und fränkischer Staatsaufbau zwischen Weser und Elbe*, in: D. Hägermann (Hg.), *Bremen. 1200 Jahre Mission*, 1989, S. 21 ff.

61 MGH SS 2, c. 6, c. 9 S. 381 f. und 383.

62 Ebda., c. 1, c. 5, c. 30 S. 385, 386 und 387.

vey verfügte über ähnliche Inventare! —, vermerkte aber anlässlich einer frommen Stiftung Karls d. Kahlen, wohl um 837/38: *locus seu villa publica nuncupatus Brema*⁶³, d. h. der Ort mit der Domkirche wird als *villa publica*, als Lokalität öffentlichen Charakters, gekennzeichnet im zumindest gedachten Gegensatz zu einer *villa privata*, dem Zentrum einer Guts- oder Grundherrschaft. Noch die Urkunde von 888, die den Ausgangspunkt unserer heutigen Überlegungen bildet, nennt wiederum Bremen als *locus Brema nuncupatus* — also keinesfalls *civitas*, erwähnt auch keinen *vicus* oder ein *suburbium* in Ergänzung oder als Kontrast zur Domimmunität. Die eigentliche Domdüne mit Kathedrale und Gebäuden des Bischofs und der Kleriker erhielt bekanntlich erst Ende des 10. Jhs. ihren befestigten Charakter. Davon später.

Ist bezüglich der *frequentia populi*, Bevölkerungszahl und Verkehr, auch im Hinblick auf den vergleichsweise negativen Befund durch *locus* und *villa*, noch keine fundierte Aussage möglich, so läßt sich der zweite Aktivposten, der die Wahl Bremens zum Bischofssitz zur Voraussetzung hatte — die günstige Lage —, besser einschätzen.

So fand Willehad in dem *locus Brema* einen Ort auf dem Dünenrücken, der hier an seiner höchsten Erhebung ca. 13 m über NN liegt und der überdies dicht an die Weser heranführt, ein vorzügliches Terrain für seine Domkirche, die gleichwohl durch den doppelten Weserübergang, die Ochtumniederung, Blockland und Teufelsmoor von allen Seiten geschützt, nahezu uneinnehmbar war. Zugleich bot sich hier auch eine der letzten Möglichkeiten zur Flußüberquerung. Das Gebiet im Verlauf der Unterweser ist charakterisiert durch Überschwemmungen, Moor und die Feuchtgebiete, die erst durch den hochmittelalterlichen Deichbau und die „Wasserkunst“ der Holländer zugänglicher wurden. Diese geschützte Lage dürfte vor allem den Ausschlag für Willehads Votum zugunsten Bremens gegeben haben, trotz der hier 782 verübten Bluttat an seinen Glaubensgefährten⁶⁴. Auch Hamburg — dies sei schon jetzt vermerkt — dürfte wegen seiner fast unzugänglichen Lage im Elbdelta als Stütz- und Rückzugspunkt einer Missionszelle bzw. eines Missionsbistums auserkoren worden sein.

Was die Anbindung Bremens an das „internationale“ Verkehrsnetz zu Lande und zu Wasser angeht, so hat bereits Heinrich Büttner festgestellt, daß die Straßenführung von Köln an die Elbe, zumal in Richtung Magdeburg, fernab von den Ausläufern der Mittelgebirge verlief⁶⁵, zu Wasser aber führte die große Handelsroute aus der Francia, von Schelde, Maas und Rhein

63 Gesta Hammaburgensis ecclesie pontificum lib. I, c. 18 in der Fhrr.-v.-Stein-Gedächtnisausgabe, Bd. 11, 1973, S. 192: *Sacrosanctae basilicae, quae constructa est in honore sancti Petri apostoli, in loco seu villa publica nuncupato Brema, ubi . . .* Der Bezug von *basilica* auf *villa* ist völlig eindeutig.

64 Vgl. dazu richtig K. H. Brandt, Vor- und Frühgeschichte des Bremer Raumes im Gang durch die Schausammlung (Hefte des Focke-Museums Bremen Nr. 60) 1982, S. 43 f.

65 H. Büttner, wie Anm. 3.: Die Bremer Markturkunden von 888 und 965 und die ottonische Marktrechtsentwicklung, S. 4.

an der friesisch-sächsischen Küste entlang über die erwähnten Handels-emporien wie Quentowic und Dorestad nach England bzw. vor allem nach Haithabu als der Drehscheibe des Güter- und Warenaustauschs zwischen Nord- und Ostsee, die Birka in Schweden und das Baltikum erreichte⁶⁶. An diesem Austausch partizipierte auch das friesisch-sächsische Küstengebiet durch die sog. „Bauernkaufleute“ — zu denken ist vorab an die „friesischen Tuche“, die nicht nur von dieser Küstenbevölkerung verhandelt, sondern auch produziert wurden, wie archäologische Funde von Tuchmachereien in dem angesprochenen Gebiet erkennen lassen⁶⁷.

Doch blieb das Hinterland zwischen Weser und Elbe von diesem internationalen Warenaustausch weitgehend ausgespart, der Weser kam, wie Heinrich Schmidt bereits 1983 charakterisiert hat, bestenfalls die Bedeutung einer Nebenlinie zu⁶⁸. Gleichwohl bildete der Strom einen „sakralen Arm“, der Ostfriesland mit dem kirchlichen Zentrum in Bremen verband⁶⁹.

Auch die vielberufene Anbindung Bremens an sonstige wichtige Verkehrsadern zu Lande ist mit einiger Vorsicht zu betrachten: die Süd-Nord-Ost-Verbindung auf dem Dünenrücken von Bremen bzw. Burg-Lesum nach Stade über Bremervörde ist als früher mittelalterlicher Transitweg nicht nachzuweisen: Stade wird erst am Ausgang des 10. Jhs. von Adam als wichtiger *portus* an der Elbe gewürdigt⁷⁰ und erhielt nicht eher als 1038 ein königliches Marktprivileg⁷¹; Bremervörde wurde nicht vor 1000 als gräfliche Befestigung gesichert. Links der Weser führte der Weg nach Überqueren der verkehrsfeindlichen Ochtumniederung und der Delmefurt bei Schlutter über Oldenburg nach Friesland — für Oldenburg läßt sich zwar eine bis um 800 zurückreichende Besiedlung nachweisen, doch gelangte der Ort erst im 12. Jh. als gräfliche Residenz zu einiger Blüte⁷² — bzw. die Hunte bei Wil-

66 Vgl. zuletzt P. Johanek, Der fränkische Handel der Karolingerzeit im Spiegel der Schriftquellen, wie Anm. 28, Berghaus S. 18 ff. und Jankuhn, Haithabu, wie Anm. 11, passim. Zum Friesenhandel vgl. noch speziell A. R. Lewis, *The Northern Seas. Shipping and commerce in Northern Europe A. D. 300—1100*, 1958; St. Lebec, *Marchands et navigateurs frisons du haut moyen âge*, 2 Bde., 1983 und zuletzt wichtig: F. Schwind, Fern- und Nahhandel der Wikingerzeit nach historischen Quellen mit besonderer Berücksichtigung der Situation von Haithabu, in: *Archäologische und naturwissenschaftliche Untersuchungen 2*, hg. von H. Jankuhn u. a., 1984, S. 292 f.

67 Vgl. zuletzt P. Schmidt, Archäologische Quellen zur frühen Christianisierung im friesisch-sächsischen Küstenraum, in: *Bremen. 1200 Jahre Mission*, wie Anm. 60, S. 88. So sind etwa besonders feine Tuche in Dunum gefunden worden. Ebda., S. 107.

68 H. Schmidt, Die Bremer Kirche und der Unterweserraum im frühen und hohen Mittelalter, in: W. Goetz u. a., *Stadt-Kirche-Reich. Neue Forschungen zur Geschichte des Mittelalters anlässlich der 1200. Wiederkehr der ersten urkundlichen Erwähnung Bremens*, 1983, S. 11.

69 D. Hägermann, wie Anm. 60, S. 17.

70 Adam, wie Anm. 63, Lib. II c. 31 S. 266 f.

71 D K. II. 278.

72 Vgl. dazu zuletzt im Überblick H. Schmidt, Grafschaft Oldenburg und oldenburgisches Friesland in Mittelalter und Reformationszeit, in: A. Eckhardt (Hg.), *Geschichte des Landes Oldenburg. Ein Handbuch*, 1987, bes. S. 111 f.

deshausen passierend über Vechta nach Westfalen und Flandern. Aber Wildeshausen blieb trotz beachtlicher Ansätze auf dem Wege zu einem bedeutenden religiösen Zentrum im Herrschaftsgebiet der Widukinderben auf eine lediglich lokal-regionale Bedeutung beschränkt⁷³, auch wenn um 860 ein Kranker aus Deventer sich hier am Grabe des hl. Alexander einfand⁷⁴. Die wesentlichen Verbindungen von West nach Ost (der Hellweg) und der küstenorientierte Friesenhandel gingen an der Wesersiedlung vorbei. Hinzu trat ein weiteres Moment: diesem internationalen Warenaustausch wurde durch die Normannen-Wikinger- bzw. Dänenzüge im 9. Jh. schwerer Schaden zugefügt⁷⁵. Bereits 845 war Hamburg geplündert und z. T. verbrannt worden, was die Flucht Bischof Ansgars und seine für die Geschichte Bremens höchst folgenreiche „Versetzung“ an die Weser nach sich zog — ostfränkische Heere erlitten in der zweiten Hälfte des 9. Jhs. harte Niederlagen, die das Ansehen des karolingischen Königtums ruinierten⁷⁶. Im Jahre 858 hatten die Dänen Bremen mit einem Plünderungszug heimgesucht, was die Einwohner zur Flucht aus ihrer Heimat (*patria*) und Ansgar zur Propagierung des „Heiligen“ Willehad als Schutzpatron des bedrohten Ortes mit Erhebung seiner Gebeine zu den Ehren der Altäre veranlaßte⁷⁷.

Gleichwohl wurde Bremen noch einmal 915 von den Ungarn heimgesucht. Auch an der Unterelbe war die Situation nicht günstiger: Um 880 war hier der Sachsenherzog Brun bei der Verteidigung Hamburgs gefallen⁷⁸. Die Zeitläufe waren am Ausgang des 9. Jhs. — dies galt bereits in gleicher Weise für die Wende vom 8. zum 9. Jh. — Handel und Verkehr im Nordseeraum wenig gewogen. Auch daß Willehad, wie wir aus seiner Vita wissen, von Karl d. Großen als Stützpunkt und wohl auch ökonomische Ressource die *cella Justina* (Burgund) erhalten hatte wie später — nach 831 — Ansgar für Hamburg das flandrische Torhout, spricht nicht gerade für üppige Fiskaleinnahmen aus diesen Vorposten der Christenheit am Rande der Ökumene. Und wenn ein Karolinger — sehr wahrscheinlich Karl d. Kahle 837/38 — der Bremer Kirche 100 Bauernstellen übergab⁷⁹, so ist dies als weiterer Hinweis für die Sachlage zu werten, daß das agrarische Umfeld, insbesondere die Zehntabgabe vom Tierbestand, offenbar zu Recht als die dauerhaft-solide Grundlage bischöflich-kirchlicher Einnahmen galt. Wir werden uns noch mit dem konkreten Aussehen des *locus* Bremen zu beschäftigen haben, der of-

73 Vgl. dazu D. Hägermann, Bremen und Wildeshausen im Frühmittelalter. Heiliger Alexander und Heiliger Willehad im Wettstreit, in: Oldenburger Jahrb. 85, 1985, S. 33.

74 B. Krusch, Die Übertragung des H. Alexander von Rom nach Wildeshausen durch den Enkel Widukinds 851. Das älteste niedersächsische Geschichtsdenkmal, in: Nachr. v. d. Gesellsch. d. Wiss. zu Göttingen, phil.-hist. Kl., Fachgruppe II, Nr. 13, Heft 4, 1933, S. 432 Nr. 8.

75 Vgl. dazu insgesamt H. Harthausen, Die Normanneneinfälle im Elb- und Wesermündungsgebiet, 1976.

76 Schieffer, wie Anm. 9, S. 620.

77 Vgl. Hägermann, wie Anm. 73, S. 30 f.

78 Vgl. Schieffer, wie Anm. 9, S. 620 mit Belegen.

79 Vgl. Adam, wie Anm. 63.

fenbar über seine geschützte Lage hinaus gewisse Ansatzpunkte für eine bischöfliche Residenz bot und auf den deshalb Willehads Wahl im Jahre 789 fiel — generell läßt sich nach unseren bisherigen Beobachtungen am spärlich vorhandenen Quellenmaterial bzw. aus dem ex-negativo-Befund festhalten, daß die Entwicklung Bremens zur bedeutenden Unterwesermetropole weder durch eine sonderlich bevorzugte Lage am Strom, noch durch die Anbindung an wichtige Verkehrsadern zu Lande oder gar durch auffällige Bevölkerungsdichte begründet wurde, sondern vor allem durch die Stiftung eines Bistums bzw. Erzbistums im Verbund mit Hamburg. Dieses neue kirchliche Zentrum erfaßte den Raum zwischen Unterweser und Unterelbe — in mehreren Wellen, um 800 und um 1000⁸⁰ — religiös-kulturell und überzog ihn mit einem Netz kirchlicher, politischer und administrativer Fäden, ein Vorgang, der, wie die neuere Forschung zeigen konnte, durch eine massive Siedlungsbewegung an der Nordseeküste bis nach Jütland hinein begünstigt wurde: die mittelalterliche Landnahme der Marschen⁸¹. Dieser relativ frühe Landesausbau, der mit einer gewissen wirtschaftlichen Verflechtung des *pagus* Wigmodien einherging und der den interregionalen Austausch agrarischer und gewerblicher Produkte zu Lande und zu Wasser begünstigte, dürfte auch ein Ziel bzw. einen Umschlagplatz an der Weserfurt in Bremen, dem religiösen Mittelpunkt der Region, gefunden haben. So konnte Ansgar um 860 seinen neuen, jetzt steinernen Dom errichten, der, vom Bremer Landesarchäologen mit der fünften Bauperiode in Verbindung gebracht, immerhin als dreischiffige Basilika die Länge von mehr als 32 Metern aufwies⁸². Dies läßt einen beachtlichen ökonomischen Aufschwung vor Ort erkennen, der noch durch die Erhebung der Gebeine Willehads eine beachtliche Förderung erfuhr — nach den zwischen 860 und 865 durch Ansgar aufgezeichneten Wundertaten des neuen Heiligen ließen sich viele Kranke und Beschädigte nicht nur aus der näheren Umgebung — diesen *Miracula* verdanken wir eine Fülle von Erstbelegen für zahlreiche Ortschaften⁸³ —, sondern auch von weither, so von der ostfriesischen Küste, aus dem Lande Wursten, von der mittleren Weser und der Oldenburger Geest, zum Bremer Dom bringen, um hier am Grab des hl. Willehad Gesundheit zu erleben — und diese auch zu erhalten. Daß mit dieser religiösen Wanderung Handelsaktivitäten verbunden waren, bedarf keines besonderen Hinweises. Doch ließ sich mit diesem Vorgang lediglich Bremens regionale Bedeutung sichern, die etwa der des Nachbarbistums Verden auf Dauer entsprochen hätte. Wir wissen ferner, daß Wildeshausen, mit Grafensitz und Kloster versehen, nach einer kurzen Episode, die sich um die Translatio des Hl. Alexander rankte, wieder in seine Provinzialität zurückversank.

80 Vgl. dazu H. Schmidt, Kirchenbau und „Zweite Christianisierung“ im friesisch-sächsischen Küstengebiet während des hohen Mittelalters, in: Nieders. Jb. für Landesgesch. 58, 1987, S. 63 ff.

81 P. Schmidt, wie Anm. 67, S. 87 ff.

82 Jahrbuch der Wittheit 26, 1982, S. 89 f. und S. 55.

83 Vgl. auch A. Röpcke, Willehad. Das Leben des hl. Willehad. Bischof von Bremen und die Beschreibung der Wunder an seinem Grabe, 1982, S. 75 ff. und Karte S. 74.

Aber — und diesem Moment kommt in unserem Kontext besondere Bedeutung zu — Ansgar sorgte sich nicht nur um das sakrale Renommee Bremens, sondern brachte aus Hamburg oder besser über Hamburg, da er mit dieser Aufgabe schon seit Ende der zwanziger Jahre des 9. Jhs. in vielfältiger Gestalt betraut worden war, den Verkündigungsauftrag für die Skandinavienmission mit, in Sonderheit für Dänemark und Schweden, der ihn — wohl spätestens 864 — zum Erzbischof für diese Glaubensverkündigung mit Sitz in Bremen durch päpstliche Privilegierung aufsteigen ließ⁸⁴. Daß diese Missionskontakte, die Ansgar bereits 828/30 in die nördlichen Regionen Europas führten, wiederholt 849/854, ihn, wie auch seinen Nachfolger Rimbert zwischen 865 und 888, über Haithabu-Schleswig nach Birka und damit in die wichtigsten Handelszentren gelangen ließen, wird durch die hagiographischen Quellen, die Lebensbeschreibungen beider Heiliger, breit dokumentiert⁸⁵. Diese Viten verzeichnen nicht nur die kirchenpolitischen Aktivitäten ihrer Helden, Kirchenbau und Seelsorge, sondern berichten auch, mit teilweise naivem Erstaunen, von dem reichen Warenstrom zwischen Nord und Süd, Ost und West — Wein, Getreide, Stoffe, Mühlsteine, Keramik, Waffen auf der einen Seite, Pelze, Honig, Wachs, Bernstein und vor allem Sklaven (Slawen), Kriegsgefangene aus dem Osten⁸⁶. Insbesondere dem Loskauf bedauernswerter versklavter Christen widmeten Ansgar und Rimbert Geld und Gut, letzterer sogar einmal sein Reitpferd. Daß sich Missionsroute und Handelsweg sehr weitgehend entsprachen, versteht sich von selbst, wird aber durch die Vita Ansgars ausdrücklich bezeugt, der sich bereits auf seiner ersten Reise 829/30 nach Schweden Fernkaufleuten auf deren Schiffen anschloß. Der Wohlstand dieser Handelsemporien, neben Haithabu und Birka wird immer wieder Dorestad genannt, stach auch den Gottesmännern in die Augen und öffnete ihnen mit Sicherheit neue Horizonte — auch für die Voraussetzungen ökonomischer Prosperität. Und noch Adams „Länderkunde des Nordens“ wie Adalberts Patriarchatsplan sind Ausdruck dieser Gewißheit, daß Mission, Kirchenhoheit und Handelskontakte in und mit Skandinavien — später auch der Ostsee — das Fundament für Bremens geistliche Bedeutung und wirtschaftliche Höhe gelegt haben, das bewahrt, ja ausgebaut werden muß⁸⁷.

So konstatiert Ansgars Biograph im Zusammenhang mit Kirchenbau und Massenübertritten der Einwohner zum christlichen Glauben während eines Aufenthaltes seines Helden in Schleswig-Haithabu zwischen 849/54: „Und es erhob sich große Freude an diesem Orte; selbst Leute unseres Volkes —

84 Über Ansgar vgl. demnächst D. Hägermann, Erzbischof Ansgar — Lehrer und Hirte, Visionär und Glaubensbote, in: *Hospitium ecclesiae* 18, 1990/91.

85 Vita S. Ansgarii, wie Anm. 63, S. 16 ff. und Vita S. Rimberti, MGH SS 2, S. 765 ff. — Auf Einzelnachweise wird hier bewußt verzichtet.

86 Zu den Handelsgütern vgl. Johaneke, wie Anm. 66, S. 32 ff. und Jankuhn, Haithabu, wie Anm. 11, S. 179 ff.

87 Vgl. zu diesem Aspekt neuerdings eindringlich H. Schmidt, Skandinavien im Selbstverständnis der Bremer Kirche vom 9. bis zum 12. Jh., in: Hägermann, wie Anm. 60, S. 33 ff.

das war vorher nicht möglich gewesen — konnten den Ort nun unbekümmert aufsuchen und ebenso unbehelligt Kaufleute (*negotiatores*) von hier (sic!) — Bremen — wie von Dorestad, so daß dadurch eine Fülle von Gütern dort zusammenströmte⁸⁸. Pointierter kann der Zusammenhang zwischen — um es provokativ zu formulieren — Ideologie und Ökonomie, Glaube und Wirtschaft nicht betont werden als in dieser schlichten Quellenaussage des 9. Jhs.

Eben dieser Ausblick auf den Friesenhandel und der wachsende Regionalverkehr im Gefolge von Landesausbau, vor allem in den Marschengebieten, bei wachsender religiös-kirchlicher Attraktivität Bremens mag Rimbert ebenso wie seinen präsumptiven Nachfolger, Adalgar, bewogen haben, die Entwicklung des Bremer Marktgeschehens durch eine herrscherliche Maßnahme fördern zu lassen und, inspiriert durch die Urkunde Ludwigs d. Frommen für Corvey von 833, der 898 und in der frühen Ottonenzeit 946 für die beiden Meppen noch gleichgerichtete Diplome folgten, ein Privileg zu erlangen, das, durch die Gewährung des Münzrechtes, die Ausgabe eines öffentlich anerkannten Zahlungsmittels zur Verfügung stellte und fiskalische Einnahmen durch den konzessionierten Markt, den *mercatum publicum*, erlaubte. Daß Corvey selbst aus den reichen Erträgen seiner Großgrundherrschaft u. a. Getreide wesenabwärts in Bremen einfuhrte, darf getrost angenommen werden. Wir werden von einer ganz bewußten Maßnahme staatlicher Wirtschaftsförderung zu sprechen haben, darin ähnlich den frühen Urkunden für Corvey, Prüm, Münstereifel und Eichstätt. Daß bereits Geldstücke — Silberdenare — im Umlauf waren bzw. von den Bremer Bischöfen als Almosen und Lösegeld verwendet wurden, belegen wieder die schon häufig zitierten Lebensbeschreibungen Ansgars und Rimberts — gleichwohl sollte nicht übersehen werden, daß nach den Forschungen Jankuhns selbst in dem überaus bedeutenden Haithabu erstmals um 880 nachweislich eigene Münzen geprägt worden sind — als Geldäquivalent diente nach dem Zeugnis der zahlreich gefundenen Silberwaagen und Gewichten bis dahin das Gewichtssilber, also ungeprägtes Edelmetall⁸⁹. So nimmt es auch nicht wunder, daß in Bremen selbst geprägte Pfennige vor der ersten Hälfte des 11. Jhs. nicht nachzuweisen sind und dies trotz neuerlicher Verleihung des Münzrechtes durch Otto I. 965⁹⁰. Wie wenig tatsächlich handelspolitische Aktivitäten in den ersten Jahrzehnten des 10. Jhs. an der Unterweser bedeutsam waren, beweist die frühe Urkunde des gleichen Herrschers für den Bremer Erzbischof von 937, die sich vielmehr mit den sozialen Standesverhältnissen der Bremer Hintersassen und dem Zugriff des *iudex publicus* bzw. der *iudicaria potestas* auf diese *homines* des Erzstifts auseinandersetzt⁹¹.

88 Vita S. Ansgarii c. 24 S. 80.

89 Jankuhn, Haithabu, wie Anm. 11, S. 216 mit Tafel 12.

90 D O.I.307; vgl. Büttner, wie Anm. 65, S. 19 ff., bes. S. 22 f.

91 D O.I.11; vgl. dazu die instruktiven Ausführungen von R. Wenskus, Die soziale Entwicklung im ottonischen Sachsen im Lichte der Königsurkunden für das Erzstift Hamburg-Bremen, in: Ders., Ausgewählte Aufsätze, 1986, S. 231 ff.

Entsprechend Landesausbau, Grenzsicherung und königlicher Herrschaftsverdichtung im ottonischen Deutschland⁹² sind Münzen aus Bremen erst aus dem 11. Jh. bekannt geworden — und zwar nahezu ausschließlich von Fundplätzen östlich der Elbe und in Skandinavien, d. h. im zeitlich-räumlichen Konnex mit dem von Adam beschriebenen Fernhandel, der Bremen damals erreichte, und im Zeichen des doppelten Jahrmarktprivilegs von 1035⁹³.

Verbreitung fanden im Hochmittelalter — vor allem nach Eröffnung des Silberbergbaus am Rammelsberg — die sog. Otto- und Adelheidspfennige aus Goslar, und noch gegen Ende des 11. Jhs. wurde in Bremen offiziell in Goslarer Münzen gezahlt⁹⁴. Daraus folgt, daß der Bremer Markt im Ausgang des 9. und während der ersten Hälfte des 10. Jhs. keine wesentlich überregionale Bedeutung gehabt haben dürfte; erst der Neuansatz der Skandinavienmission während der Pontifikate Erzbischof Unnis (918—936) und des mächtigen Adaldag (936—965): *iste est qui nobis rempublicam restituit*, sagt Adam⁹⁵, dürfte die wirtschaftliche Expansion Bremens beschleunigt und befestigt haben. Die erste Hälfte des 11. Jhs. ist die Phase umfassender Bautätigkeit in Bremen: so erhielt die Domburg eine erste Umwallung, vermutlich mit Palisaden verstärkt, später eine Umfassungsmauer mit einem Tor zum Markt (*forum*), und die St.-Veits-Kirche — erneut ein Hinweis auf Corvey! —, die nachmalige Liebfrauenkirche, entstand *extra oppidum* als *ecclesia forensis*, als Marktkirche, zwischen 1013 und 1029⁹⁶.

Alles dies belegt, unmittelbar vor der Überforderung der wirtschaftlichen Kräfte durch Erzbischof Adalbert als Möchte-Gern-Patriarch des Nordens, den anhaltenden Aufschwung von Handel und Verkehr in Bremen, der selbst Jumne-Wollin an der Ostseeküste erreichte.⁹⁷

Das Jahr 888 bedeutet demgegenüber nur den Beginn, den Auftakt zu einer kontinuierlichen Entwicklung, deren tatsächlicher Verlauf damals noch im Dunkel der Geschichte lag. Bezeichnend dafür ist in der Arnulf-Urkunde der Verweis auf Hamburg. Dieses, ob als Erzbistum, Bistum oder lediglich als Missionszelle zu qualifizieren, von Ansgar 845 jedenfalls wegen der schweren Brandschatzung durch die Dänen verlassen, verfügte offenbar

92 Vgl. dazu auch noch Th. Szabo, Antikes Erbe und karolingisch-ottonische Verkehrspolitik, in: FS. J. Fleckenstein, hg. von L. Fenske, 1984, S. 125 ff.

93 Vgl. zuletzt A. Löhr, Erzbischöfliche Münzprägung, in: Der Bremer Dom. Baugeschichte, Ausgrabungen, Kunstschatze (Hefte des Focke-Museums Nr. 49), 1979, S. 96 mit der älteren Literatur, insbesondere H. Jungk.

94 Walter Stein, Handels- und Verkehrsgeschichte der Deutschen Kaiserzeit, 1922, S. 347 mit Nachweis in Anm. 417.

95 Adam lib. II c. 1.

96 Vgl. D. Hägermann, Buten und Binnen im 11. Jh. Welt und Umwelt bei Bremens erstem Geschichtsschreiber Magister Adam, in: Brem. Jb. 63, 1985, S. 22 ff.

97 Vgl. dazu auch das fortentwickelte „Urkundenformular“: D O.I. 307 (965): *negotiatores eiusdem incolas loci* = D O.III. Nr. 40 (988) — aus Wildeshausen! = D H.II Nr. 51 (1003) = D H.II. Nr. 325 (1014), aber D K.II. Nr. 222 (1035) — aus Magdeburg —: *qui illuc (s. Brema) causa mercandi venient — ut illuc eundo et redeundo habeant pacem.*

bereits zuvor über das Münzprivileg als wesentliches Strukturmerkmal des Marktgeschehens. Die Hammaburg (*urbs, civitas*), um 825 am Ende einer schmalen Landzunge inmitten der Sumpfzone zwischen Elbe und Alster angelegt — durch *naturali quadam excellentia loci* ausgezeichnet! — als Sitz eines *prefectus* mit der Aufgabe der Grenzsicherung, besaß eine Händler-siedlung, ein *subiurbium* bzw. eine *civitas — frequentia populi!* —, die auch den Dänensturm, zumindest teilweise, überlebte. Als Indiz für gesteigerte Handelsaktivitäten könnte tatsächlich die frühe Verleihung des Münzrechtes gelten — auch wenn keine Hamburger Pfennige aus dieser Frühzeit bekanntgeworden sind. Wie immer es auch um Hamburgs Rang als Handelsplatz bestellt gewesen sein mag — die Verkehrslage war an sich alles andere als günstig, so befand sich der nächste Elbübergang wenig später in Stade —, das Münzrecht war offensichtlich nach 845 obsolet geworden, zumal der Bischof-Erzbischof seit 848/49 in Bremen residierte⁹⁸.

Dennoch gibt Hamburg auch durch seine Lage einen gewichtigen Hinweis auf denkbare strukturelle Gemeinsamkeiten mit Bremen, die in vielem bis zum heutigen Tage fort dauern.

VI.

Damit kommen wir zu dem bis jetzt zurückgestellten Problem zurück: wie sah denn die noch um 1070 von Adam so genannte *parvula Brema*, das „kleine Bremen“, im Frühmittelalter aus?

Daß der *locus Brema nuncupatus* und die *villa publica* identisch sind, bezeugt unzweideutig die Formulierung des verlorengegangenen Schenkungsbuches der Bremer Kirche, die beide Begriffe gleichsam durch die Partikel *seu* synonym gebraucht. Es ist dies ein Ort öffentlichen Rechts und öffentlicher Gewalt — ein Dorf im Gegensatz zur/oder in Ergänzung der Domdüne wird man nicht suchen dürfen —, weder auf der Tiefer noch unmittelbar an der Weser bzw. der Balge⁹⁹. Daß es außerhalb der Domdüne bzw. Domimmunität eine Siedlung gegeben hat, wird durch die Lebensgeschichte bzw. die Wunder Willehads belegt — sofern es dieses Nachweises bedurft hätte. Entscheidend ist jedoch, daß diese Siedlung ganz überwiegend nicht-agrarischen Charakters war — im Gegensatz zu einem Dorf, das eben dadurch im allgemeinen Verständnis bestimmt ist.

98 Vgl. zu Hamburg: H. Reincke, Forschungen und Skizzen zur Hamburgischen Geschichte, 1951, S. 11 ff.; K. Richter, Hamburgs Frühzeit bis 1300, in: Hamburg. Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner 1, hg. von H.-D. Loose u.a., 1982, S. 28 ff. und speziell für unser Problem H. Jankuhn, Die frühmittelalterlichen Seehandelsplätze im Nord- und Ostseeraum, in: Studien zu den Anfängen des europäischen Städtewesens, 1970, S. 451 ff.

99 Schwarzwälder, wie Anm. 58, S. 56. Dagegen aber Brandt, wie Anm. 64, S. 43 f., mit dem Hinweis auf das aus der Zeit um 800 stammende Grubenhaus an der Ostseite des heutigen Marktplatzes.

Die *villa* Bremen, die wir suchen, dürfte vielmehr dem Typus der Einstraßenanlage am Hafenufer bzw. der ein- oder mehrzeiligen Ufersiedlung entsprochen haben: als *Ufermarkt* der Balgehafen, erweitert um die spätere Langenstraße als uferparallele Straße mit „Privatanlegeplätzen“ und Speichern einerseits, Zugängen auf den eigentlichen Ufermarkt und später auf den Marktplatz um die St.-Veits-Liebfrauenkirche andererseits. Archäologische Funde, insbesondere Reste von Eichenpfählen, sog. Ducdalben, zum Vertäuen der Schiffe, sowie hoch- und spätmittelalterliche und frühneuzeitliche Archivalien, deren Auswertung derzeit durch Ulrich Weidinger vorgenommen wird, lassen die Langenstraße eindeutig als „Einstraßenanlage“ erkennen. Vor dem Hafenufer, dem Balgearm, lag ein offener unbebauter Platz, der heutige Marktplatz, der jedoch wesentlich größer und weiträumiger war und den Raum um die Liebfrauenkirche sowie das westlich des Marktplatzes gelegene Areal bis zur Hakenstraße umfaßte. Entsprechend den Verhältnissen in Stade (Fischmarkt), Otterndorf (Große Specken), Hamburg (Alter Fischmarkt mit der „Großen Reichenstraße“) und, wie neuerdings A. Verhulst für Gent feststellen konnte, wo sich der karolingische *portus* an der Schelde als Anlege- und Lagerplatz befand, während sich erst der spätere Markt an der Leie, in der Nähe des Grafenschlosses, einrichtete¹⁰⁰, lag auch in Bremen die Uferlande an der Südseite des heutigen Marktplatzes, die jahrhundertlang un bebaut blieb und als öffentlicher Schiffsanlege- und als Lagerplatz diente¹⁰¹. Dies ist der *Ufermarkt*, an dem der *usus negotiandi* des Privilegs von 888 getätigt wurde, der das Münzrecht nötig (sinnvoll?) machte und Zölle gestattete. Das kürzlich in einem dieser Balgearme aufgefundene Boot der Karolingerzeit unterstützt willkommen als reales Zeugnis die vorgetragene These.

Mithin darf mit aller gebotenen Vorsicht angenommen werden, daß auch Bremen in der Frühzeit der Charakter eines *portus*, einer nichtagrarischen Siedlung mit Handelsfunktionen, zugewiesen werden kann. Dergestalt verstärkt sich die Parallele zu Hamburg über die günstige, schwer einnehmbare Lage des Ortes hinaus durch die Art der eigentlichen Siedlung, auch wenn die Termini *vicus*, *suburbium* fehlen. Hierin dürfte ein weiteres Motiv zu suchen sein, weshalb Willehad trotz seiner schlechten Erfahrungen von 782 nur sieben Jahre später Bremen als Sitz für sein Bistum bestimmte und eben nicht etwa das noch und bis heute existente, aber agrarisch ausgerichtete Mahndorf. Die Höhenlage der nachmaligen Domdüne, die Existenz der Uferlande und die Furt über die Weser haben insgesamt den Ausschlag für die Wahl Bremens zum Bistumssitz gegeben. Diese bereits im 8. Jh. gegebenen Ansätze zur zentralörtlichen Funktion im Unterweserraum, der sich selbst erst langsam formte, suchte Bremen in Gestalt seines Erzbischofs über die

100 A. Verhulst, Probleme der Stadtkernforschung in einigen flämischen Städten des Früh- und Hochmittelalters, in: Stadtkernforschung, hg. von H. Jäger, 1987, S. 283 mit Abb. S. 282.

101 Zu den Schiffsländen vgl. auch D. Ellmers, Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa, 1972, S. 123 ff. mit interessanten Parallelen (London!) und Karten.

kirchlichen Einrichtungen hinaus durch die Verleihung von Münze, Markt und Zoll im Ausgang des 9. Jhs. auf dem Hintergrund des Landesausbaus, vor allem aber der Skandinavienmission, ökonomisch-fiskalisch zu stärken. Dies blieb zunächst nur ein Versuch, ein Versprechen, das erst in der ottonisch-salischen Epoche durch Grenzsicherung, Herrschaftsverdichtung und „Zweite Christianisierung“ (H. Schmidt) eingelöst werden konnte. Voraussetzung war für Bremens Geltung die religiös-kulturelle Zentralität als Erzbistum, vor allem aber der ständige Ausgriff in entfernte Zonen des Nordens, später auch des Ostens, der den Ort vor Armut und Provinzialität bewahrte. So enthielt der 888 mit Münz-, Markt- und Zollprivileg versehene *locus Brema* als Ufermarkt bereits in sich die Hafen-Stadt Bremen mit ihren späteren weiträumigen übernationalen Kontakten.

„On y boit des vins du Rhin, le commun peuple boit du vin de Bordeaux“

Bremen und Bordeaux im Zeitalter des Ancien Régime

Von Hartmut Müller

Als Bremer Kaper im Jahre 1446 am Ausgang des Ärmelkanals eine Holk Königin Maries von Frankreich als Prise aufbrachten, bedankte sich ihr Kapitän bei der Kapermannschaft mit einem Faß roten und schweren Weins, das sich an Bord der Prise befunden hatte.

Als der Bremer Kaufmann Gerd von Estel um 1480 mit König Ludwig XI. über einen Frieden zwischen Frankreich und der Hanse verhandelte, gehörte zum Wildbret, das zu Fontainebleau aufgetischt wurde, auch ein dunkler, erdiger Rotwein, von dem ihm berichtet wurde, daß er an den Ufern der Garonne im Südwesten Frankreichs wachse.

So hätte es sein können oder auch nicht. Es ist nicht bekannt, wann und wo der erste Bordeaux durch eine Bremer Kehle rann. War es auf den Märkten in Brügge oder Antwerpen oder in London, wo der Bremer Kaufmann seine Bekanntschaft machte? Sicherlich wurde er hier seit dem 13. Jahrhundert gehandelt, genauso sicher ist aber auch, daß in Bremen lange Zeit kein Interesse an Weinen aus Frankreich bestand. Am Markt dominierten die deutschen Weine, seien es die besseren, die vom Rhein her kamen oder vom Bremer Kaufmann von dort geholt wurden, oder gar die einfachen Krätzer, wie sie lange noch selbst in Norddeutschland wuchsen und hier konsumiert wurden. Und da gab es ja auch noch das Bier. Wo keine Nachfrage, da kein Markt. Diese Regel kannte auch der hansische Kaufmann.

Nachfrage gab es dagegen in Nordwesteuropa und im Ostseeraum. Gedeckt wurde der Bedarf durch Engländer und Holländer. Die englische Krone, seit Jahrhunderten im Besitz Aquitaniens und der Weinanbauggebiete um Gironde, Garonne und Dordogne, versorgte die Inseln und den Ostseeraum traditionell mit französischen Rotweinen. Holländische Händler dominierten spätestens im 15. Jahrhundert in Nantes und Rouen. In der Ostsee konkurrierten sie mit den Weinhändlern Lübecks, das schon im 13. Jahrhundert am Frankreichhandel partizipierte.

Französischer Wein taucht in Bremen erst in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts auf. Es ist die Zeit, in der sich die Stadt mit Erfolg in den Baienhandel einschaltete, d. h. in die Frachtfahrt mit Salz von Brouage an der Westküste Frankreichs nach den Ostseehäfen, wo wiederum meist Getreide für Westeuropa geladen wurde¹. Es ist aber auch die Zeit, in der Frankreich

1 S. Agatz, Der hansische Baienhandel, in: Hans. Gesch.bl. 79, 1904; 1547 befanden sich z. B. 16 Bremer Schiffe mit Baiensalz auf dem Weg von Brouage nach Osten; 2-ad T.1.c.1.b.4.d.(8). Die in dieser Arbeit zitierten ungedruckten Quellen befinden sich, soweit nicht anders angegeben, im Staatsarchiv Bremen (StAB).

in seinen Auseinandersetzungen mit Habsburg um die Gunst der Hansestädte buhlte und nicht ohne politische Hintergedanken die hansischen Handelsprivilegien 1536 und 1552 erneuerte².

Das neue Interesse am französischen Wein war ein gegenseitiges. Seit Bordeaux und die Guyenne 1453 an die französische Krone zurückgefallen waren, waren die alten Handelsbeziehungen mit England zwar nicht zusammengebrochen, aber doch weniger geworden.

Zwar hatten die Bürger Bordeaux' ein Privileg erhalten, das ihnen das alleinige Recht zum Export ihrer Weine sicherte, doch begann dieses Privileg im 16. Jahrhundert zu bröckeln. Holländer setzten sich in der Guyenne fest, um hier Branntwein einzukaufen, der in Mitteleuropa eine erste Hausse erreichte. Sie animierten die Bevölkerung, billige, kleine und für das Brennen geeignete Weine anzubauen, sehr zum Schaden der Konkurrenzfähigkeit der bisherigen Erzeugnisse. Als die Religionskriege in den Niederlanden und in Norddeutschland für einige Jahrzehnte um die Mitte des 16. Jahrhunderts die Märkte für den Bordeauxwein zusammenbrechen ließen, nutzte man die Zeit an der Gironde, um zum früheren Anbau von Qualitätsweinen zurückzukehren. Das Médoc wurde zum Mittelpunkt dessen, was man seitdem traditionell unter dem Bordeaux versteht. Die Guyenne hatte ihre alte Konkurrenzfähigkeit gegenüber den portugiesischen Weinen, deren Konsum sich während der Kriegsjahre in England und Holland eingebürgert hatte und der auch in Bremen bekannt war, zurückgewonnen.

Es mußte demnach durchaus auch im französischen merkantilen Interesse gelegen haben, als Heinrich II. die hansischen Handelsprivilegien erneuerte und damit auch den Weg für eine Expansion der französischen Weinexporte nach Nord- und Osteuropa freimachte.

Nach Bremen kam französischer Wein — noch kann man die Herkunft nicht genau unterscheiden — im 16. Jahrhundert zunächst nur in kleineren Quanten als Beiladung. Insbesondere werden es die Schiffer gewesen sein, die in Brouage Salz luden und von dort aus Weine der nahen Gironde, aber auch aus der Charente, der Loire und dem Poitou zurückbrachten³. Da lohnte es sich nicht, wegen einiger Fässer „Bordeaux“ die Gironde hinaufzusegeln.

1540 wurden in den ersten Monaten des Jahres jeweils nur einige Faß Bordeauxwein versteuert⁴. Zwanzig Jahre später waren es bereits über 190 000 Liter französischer Weine, die bei der Akzise zur Versteuerung angemeldet wurden⁵: darunter nicht unbedeutende Einzelposten wie die über 900 Oxhoft, die im März Gert van Emden anlandete, oder die 900 Oxhoft eines Claus Gottfried, die 600 Oxhoft Heinrich Boikens oder die 900 Oxhoft Carsten Hermanns. Können wir hier Direkteinfuhren aus Frankreich unter-

2 Vgl. Karl H. Schwebel, Bremens Handelsbeziehungen zum Königreich Frankreich, in: Jb. der Wittheit zu Bremen 2, 1958, S. 210.

3 Zum bremischen Salzhandel vgl. jetzt Karl H. Schwebel, Salz im alten Bremen, Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv Bremen Bd. 56, 1988.

4 2-R.2.A.o.2.b.2.

5 2-R.2.A.o.2.b.9. und 10.

stellen, so kamen doch kleine und kleinste Partien oftmals über die niederländischen Zwischenmärkte.

Was davon in Bremen konsumiert wurde, was ins Binnenland ging oder per Seeschiff nach Skandinavien und in die Ostsee, ist für das 16. Jahrhundert unbekannt. Zwar war der allgemeine Bedarf an Weinen immer noch ungeheuer groß, doch dominierten in Norddeutschland nach wie vor die deutschen Weine, die auf Grund wiederholter guter Jahrgänge äußerst billig angeboten wurden.

Und der Import französischer Weine in Bremen ging eher zurück. Der bremische Salzhandel verlagerte sich am Ende des 16. Jahrhunderts nach Schottland und Portugal. Damit entfiel für den bremischen Weinhandel die Möglichkeit, französische Produkte in Brouage als Beiladung an Bord zu nehmen. Auch störten die französischen Religionskriege, die erst 1598 mit dem Edikt von Nantes ihr Ende fanden, empfindlich die Verbindungen zu Südwestfrankreich. 1603 segelte ein Bremer Schiff nach La Rochelle, um dort Wein einzukaufen⁶. Ein Jahr später bestätigte König Heinrich IV. von Frankreich die hansischen Handelsprivilegien. Damit konnte es wieder aufwärts gehen.

1615 wurden in Bremen wieder ca. 40 000 Liter französischer Weine versteuert. Der Wein kam in kleinen Partien zu 1 bis 3 Ohm oder Oxhoft auf den Markt, also mit Sicherheit nicht direkt aus Frankreich, sondern wohl über die holländischen Zwischenmärkte. Am Weinimport beteiligt waren viele Kaufleute, doch gab es auch schon reine Weinhändler wie Johann Diekmann, der 1615 mit 10 000 bis 11 000 Litern fast ein Viertel der gesamten Importe bezog⁷.

Und die Spezialisierung im Weinhandel setzte sich fort. 1628 bezeichneten sich die Bremer Weinhändler als Kaufleute, die „von Jugend auff in Kaufmannschaft fast nichts dann diesen Weinhandel und was dazu gehörig gelernt“⁸.

Der Beginn des 30jährigen Krieges leitete in Bremen eine Wende im Weinhandel ein. Die innerdeutschen Verkehrsverbindungen wurden unterbrochen, der Import von deutschen Weinen stockte, der innerdeutsche Markt brach immer mehr zusammen. Da schienen Einfuhren über See sicherer, und das kam den französischen Weinen zugute. 1626 wurden ca. 600 000 Liter in Bremen eingeführt⁹. Vieles davon stammte weiterhin aus Amsterdam. Mindestens vier Schiffe dürften jedoch in diesem Jahre direkt aus Frankreich gekommen sein. Mit Ladungen bis zu 300 Oxhoft und den für Bordeaux typischen Beiladungen wie Branntwein, Essig und insbesondere Pflaumen wird man nicht fehlgehen, wenn man annimmt, daß sie von der Gironde versiegelt waren.

6 2-R.11.p.1. Bd. 1.

7 2-R.11.A.o.2.b.24.a.-e.

8 2-Ss.2.b.1.W.1.c.

9 2-R.10.aa.7.b.1.b. Bd. 2; 1624 bitten die erzbischöflich-verdischen Räte den Bremer Rat um die akzisefreie Durchfuhr von 10 Oxhoft französischer Weine; 2-R.A.g. 2.b.1. Bd. 1.

Doch dann kam erneut Unruhe in den überseeischen Weinhandel. Die Belagerung durch König Ludwig XIII. und der Fall La Rochelles blockierten den Atlantikhafen, der traditionell der Ausfuhr französischer Weine gedient hatte. 1630 gingen die bremischen Weinimporte auf 142 000 Liter zurück¹⁰. Erneut bezogen die Bremer Weinhändler ihre Rotweine über Amsterdam¹¹. Mit dem vorhandenen Schiffsraum war es in Kriegszeiten lukrativer, Getreide aus Frankreich zu holen, um in die Gebiete gewinnbringend exportieren zu können, die der große Krieg mit seinen Hungersnöten bereits eingeholt hatte. Die 1629/1630 enorm gestiegenen Kornpreise warfen große Gewinne ab.

1622 bis 1628 sperrten die Niederländer die Wesermündung, 1627 bis 1628 taten es die Dänen. 1635 trat Frankreich als Gegner Habsburgs in den 30jährigen Krieg ein. All dies war nicht gerade günstig für einen freien Handel über See.

Bremen blieb neutral, was nicht bedeutete, daß es nicht zu militärischen Unternehmungen kaiserlicher und schwedischer Parteien an der Unterweser und in der Umgebung Bremens kam.

Bremens relativ kleine Handelsflotte war immer weniger in der Lage, die Sicherheit der ihr anvertrauten Güter zu gewährleisten. Was während der späten dreißiger Jahre und den folgenden Jahrzehnten an französischen Weinen nach Bremen gelangte, kam unter fremder Flagge, entweder direkt aus Frankreich, wie 1637 von Benedett in der Bretagne und 1639 aus Rouen¹², oder über Amsterdam und Hamburg. Unter den fremden Schiffen, die 1640 Bordeaux angelaufen hatten, fehlte die Bremer Flagge vollständig. Hier dominierte Hamburg als neutrale Nation¹³.

Der Abschluß eines „Traité de navigation et de marine“ mit Frankreich verbesserte 1654 die Handelsbeziehungen der Hansestädte mit dem westlichen Nachbarn erheblich. Der Vertrag enthielt neben der Anerkennung des Grundsatzes „Frei Schiff, Frei Gut“ — der die Beförderung feindlicher Waren in Kriegszeiten (ausgenommen Konterbande) sicherte — die Gleichstellung der Hansestädte mit den Niederlanden und anderen begünstigten Nationen im Verkehr mit Frankreich. Die Meistbegünstigung befreite den bremischen Handel von Kosten und Gebühren in den französischen Häfen.

Dieser für die Hansestädte mehr als vorteilhafte Vertrag erlosch jedoch schon fünfzehn Jahre später. Im Zeichen eines uneingeschränkten Protektionismus und Merkantilismus kündigte Frankreich 1670 sowohl die Anerkennung der Meistbegünstigung wie des Grundsatzes „Frei Schiff, Frei Gut“.

Die Folgen waren für die Schifffahrt der Hansestädte, die in den militärischen Auseinandersetzungen des 17. Jahrhunderts auf sich allein gestellt

10 H. J. von Witzendorff, Bremens Handel im 16. und 17. Jahrhundert, in: Brem. Jb. 44, 1955, S. 170.

11 Vgl. die Angaben im Rechnungsbuch des Bremer Orlogschiffs auf der Weser, das für Juni — August 1630 ausschließlich kleinere oder mittlere Beiladungen französischer Weine aus Amsterdam verzeichnet; 2-U.13.b. Nr. 9.

12 2-R.11.ee.2.e. (45); 2-R.11.ee.2.c.2. (1).

13 Bordeaux, Archives départementales de la Gironde (ADG), 6 B 213, 1640.

waren, gravierend. Schutzlos waren sie den Kapern ausgeliefert, die in den nicht endenden Seekriegen dieses ausgehenden Jahrhunderts Nordsee, Ärmelkanal und Atlantik beherrschten. Die drei englisch-holländischen Seekriege zwischen 1652 und 1673 sowie die Eroberungskriege Ludwigs XIV. gegen die Niederlande und das Reich verunsicherten den bremischen Frankreichhandel zutiefst. Hinzu kamen die Unruhen in Frankreich selbst. 1649 bis 1653 verwüstete der Aufstand der Fronde gegen Ludwig XIV. Bordeaux und die gesamte Guyenne. 1675 erhob sich die Guyenne erneut gegen den Zentralismus des französischen Königs. Bordeaux wurde militärisch besetzt. Schließlich bedeutete die Widerrufung des Edikts von Nantes 1685 einen Schlag gegen den stark protestantisch beherrschten Weinhandel in Bordeaux. Die großen ausländischen Weinhändler, meist Protestanten, verließen die Stadt. Die Bankrotte häuften sich, Bordeaux' Weinhandel fiel in eine anhaltende Krise.

Für den bremischen Handel war die Lage mehr als schwierig. Die Einfuhrzahlen weisen ganz erhebliche Schwankungen auf, zwischen tiefen Einbrüchen – wie 1671 und 1690 – und ausgesprochenen Spitzenergebnissen, wie sie im Jahre 1673 erzielt werden konnten, als Bremen während der militärischen Auseinandersetzungen zwischen den Niederlanden und Ludwig XIV. Frankreich mit Lebensmitteln und Kriegsmaterial versorgte und als Rückfracht große Partien französischer Weine an die Weser brachte. Der Frankreichhandel verzeichnete nun auch wieder Direktankünfte an der Weser. 1658, 1664 und 1666 wurden auf bremische Rechnung oder aber auch unter Bremer Flagge Rouen, Calais, Nantes, Saint Martin, La Rochelle und Bordeaux angelaufen. Von Bremen aus gingen die Importe ins Binnenland, wurden aber auch wieder nach England oder insbesondere in den Ostseeraum reexportiert¹⁴.

Lagen die Einfuhren 1654, im Jahre des neuen Handelsvertrags, mit 166 144 Litern noch im normalen Rahmen¹⁵, so fielen sie 1671, ein Jahr nach Kündigung des Handelsvertrags und mit der Einführung eines neuen Lastgeldes in den französischen Häfen, auf 94 389 Liter zurück, von denen nur noch 32 826 Liter den Seeweg genommen hatten¹⁶. Nur noch das Schiff des Bremer Johann Martens war direkt von Frankreich hergekommen. Wen wundert, daß vor dem Hintergrund dieser Entwicklung bereits 1663 die bremischen Weinhändler den Rat um eine Reduzierung der Konsumtion, d. h. der Verbrauchssteuern, in Bremen gebeten hatten, da die Hafengebühren und die Zölle in Frankreich „über die Maßen hochgesteigert worden“¹⁷ seien.

Der dritte Seekrieg zwischen Frankreich und den Niederlanden brachte eine kurze Hausse für den bremischen Weinhandel. Die Einfuhren französi-

14 Niedersächsisches Staatsarchiv Oldenburg, 20 D 10, 1658, 1654; StAB 2-Ss.2.b.W.1.c.; vgl. auch M. Richter, Die Anfänge des Elsflether Weserzolls, Beiträge zur Geschichte von Schifffahrt und Wirtschaft der Unterweser im 17. Jahrhundert, Oldenburger Forschungen 17, 1967, S. 83.

15 v. Witzendorff, a.a.O., S. 170.

16 2-R.10.aa.7.b.2. Bd. 9.

17 2-Ss.2.b.W.1.c.

scher Weine stiegen 1673 auf 1 123 234 Liter an¹⁸. Vieles kam nun direkt aus Frankreich. So über 400 Oxhoft Wein, die für den Bremer Grossisten Dirich Dünsing bestimmt gewesen waren. Der Bremer Schiffer Johann Eitzen war 1672 mit seinem Schiff „König Carl von Schweden“ von der Weser aus nach Schottland versegelt, war dann von Leith nach Bordeaux gegangen und hatte dort eine große Rückladung an Wein und Branntwein an Bord genommen. Ende Juli 1673 war er zurück auf der Weser gewesen, hatte am 23. Juli seine Ladung in Elsfleth verzollt und im August an der Schlachte gelöscht¹⁹. Andere Schiffer wie Clas Voß oder Johann Meier hatten ähnlich große Partien angelandet, die u. a. für den Weinhändler Werner Köhne bestimmt waren.

In Bremen zählte man 1673 neun grossierende Weinhändler²⁰, doch gab es eine ganze Reihe weiterer Kaufleute, die sich immer mehr auf den Handel mit französischem Wein und Branntwein spezialisierten. Nicht ohne Risiko, denn die momentane Ruhe trog. Wieder wurde die Schifffahrt durch kriegerische Auseinandersetzungen Schwedens mit dem Reich empfindlich gestört. Ein Seekrieg einer französisch-schwedisch-englischen Allianz gegen Holland und das Reich tat ein übriges. 1677 verlor die bremische Flotte 20 Schiffe und damit fast ein Drittel ihres Bestandes.

In der zweiten Hälfte des Jahres 1676 kamen nur noch zwei Bremer Schiffe aus Frankreich, eines davon aus Bordeaux²¹. In der ersten Jahreshälfte 1679 waren es drei, die, unter Bremer Flagge aus Rouen, Nantes und Bordeaux kommend, einliefen²². Die Reisen nach Westfrankreich waren riskant geworden. Bremer Kaufleute und Kapitäne waren gezwungen, sich in Bordeaux um Seepässe zu bemühen, die sie vor den französischen Kapern, wie sie vor Dunkerque am Eingang des Kanals lauerten, schützten. 1677 liefen Nikolaus Voß, Berend Eytzen, Henrich Mehlhoop und Simon Meyer mit Seepässen der Admiralität von Bordeaux aus. Voß liegt mit der „Hoffnung“ im holländischen Middelburg, aus Bordeaux will er zurück in die Ostsee²³. Henrich Mehlhoop ist mit dem „Seepferd“ im Juni 1680 nach Zwischenreisen mit über 170 Oxhoft Bordeauxwein für Werner Köhne und 26 Pipen Branntwein zurück auf der Weser. 1679 und 1680 lagen die Bremer Einfuhren französischer Weine bei 239 628 bzw. 282 036 Litern²⁴. Die Listen der Bremer Convoys zeigen, daß der Direktverkehr mit Frankreich zunimmt, wenn auch nicht immer unter bremischer Flagge. Neben den Bremer Schiffen Helmeke Müller, Henrich Mehlhoop und Jan Janßen Brust tauchten auch schwedische

18 2-R.10.aa.7.b.2. Bd. 11.

19 C. Tiedemann, Die Schifffahrt des Herzogtums Bremen zur Schwedenzeit (1645 – 1712), Stade 1970, S. 116 f.

20 2-Ss.2.b.W.1.c.: Johan Zobel, Dethard Coper, Henrich Klugkist, Otto Coper, Weyert Hoppe, Albert Schomaker, Dirich Dünsing, Melchior Dravemann und Dirich Duntze.

21 NStA Oldenburg, 20 D 20, 1676.

22 NStA Oldenburg, 20 D 21, 1679.

23 Bordeaux, ADG, 6 B 117.

24 2-R.10.aa.7.b.2. Bde. 12 und 13.

Namen auf. Die Zusammensetzung ihrer Abladungen deutete immer stärker auf Bordeaux hin: Wein, Branntwein, Essig, Pflaumen. Herkunftshäfen wie Rouen oder Nantes verloren dagegen an Bedeutung. Bremen begann sich auf den „Bordeaux“ zu spezialisieren.

Die achtziger Jahre brachten keine grundsätzliche Wende. 1686 betrug die Einfuhren 230 640 Liter, 1688 waren es dagegen nur 112 554 Liter²⁵. Der bremische Handel war zwar in der Lage, die Stadt in einigen Direktzufuhren sowie über Amsterdam und Hamburg mit französischen Weinen zu versorgen und auch ein gewisses Geschäft ins Hinterland aufrechtzuerhalten, für den Export nach Skandinavien oder besonders in die Ostsee fehlte im Ausgang des 17. Jahrhunderts jedoch der nötige Schiffsraum. In Danzig z. B. bestimmten während der achtziger Jahre Holländer, Schweden, Dänen, Franzosen und einheimische Schiffer die Szene. Das „Schipperbuch von Wein“ nennt für die Jahre 1678 bis 1684 jährlich nicht mehr als ein Schiff unter Bremer Flagge, und die Mengen, die die Bremer Schiffer an der Mottlau löschten, waren als Beiladungen mehr als bescheiden²⁶. Überhaupt nicht, und das ist entscheidend, war die bremische Flotte am lukrativen Direktverkehr zwischen der Ostsee und Frankreich beteiligt.

Der Verkehr war einfach zu riskant geworden. So hatten z. B. 1689 französische Kaper die mit Klappholz von Amsterdam nach Bordeaux bestimmte „Rote Rose“ vor Dunkerque genommen²⁷. 1693 schrieb der Bremer Rat an die Generalstaaten, der Krieg mit Frankreich habe, da man keine Convoysschiffe besitze, große Schiffsverluste gebracht²⁸. Wer konnte, wich unter die schwedische Flagge aus; schwedische Seepässe, die in Stade zu haben waren, boten einen gewissen Schutz. Ihnen hatte sich 1695 Johan Lübberts mit dem „Ratskeller von Stade“ auf dem Weg von Bordeaux nach Bremen²⁹ anvertraut. Im gleichen Jahr veräußerte der Bremer Weinhändler Herman Backer eine Ladung von 500 Oxhoft Wein, die er in Bordeaux bei Johan Boomgarten gekauft und durch den schwedischen Schiffer Daniel Cometke an die Weser hatte bringen lassen, an Raimond Bouchier in Stockholm³⁰.

Der Friede von Rijswijk sorgte 1693 vorübergehend für Entspannung. Die Weineinfuhren aus Frankreich, die 1690 ihren absoluten Tiefpunkt erreicht hatten³¹, stiegen nun wieder an. 1696 wurden rund 270 000 Liter importiert³². 1697 waren es 251 790 Liter, 1700 gar 478 074 Liter³³. Zwischen 50 % und 65 % der Weinimporte wurden wieder ausgeführt; im Ausgang des

25 2-R.10.aa.7.b.2. Bde. 19 und 21.

26 Gdansk, Archivum Państwowe, 300,19/37.

27 2-R.11.ee.2.c.2.(3).

28 H. Müller, Untersuchungen zur bremischen Reederei im 17. Jahrhundert, in: Brem.Jb. 53, 1975, S. 126, Anm. 99.

29 Tiedemann, a.a.O. Nr. 559.

30 2-W.8.g.; Tiedemann, a.a.O. Nr. 454.

31 Für das Jahr 1690 verzeichnen die Listen der Bremer Convoye nur 18 696 Liter französischer Weine; 2-R.10.aa.7.b.2. Bd. 23.

32 2-Ss.2.b.W.1.c.

33 Ebd.

17. Jahrhunderts betrug der eigene Konsum der Stadt jährlich im Durchschnitt um die 500 Oxhoft.

Bei 151 425 Litern französischer Weine machte das 1700 bei ca. 20 000 Einwohnern einen Pro-Kopf-Verbrauch von 7,5 Litern aus. Der Verbrauch spanischer Weine lag dagegen mit 24 080 Litern erheblich darunter.

Bordeauxwein war um 1700 durchaus kein billiges Getränk in Bremen. Je Güte und Marke betrug der Preis für einen Liter zwischen 6 und 11 Grote. Das war nicht wenig, wenn man sieht, daß zur gleichen Zeit 1 Pfund Käse 4 bis 7 Grote, 1 Pfund Fleisch 3 Grote, 1 Pfund Butter 6½ Grote und 1 Kilo Roggen 2 bis 2½ Grote kosteten und ein Schiffsknecht für eine Reise von Bremen nach London und zurück eine Heuer von 4 Bremer Talern, d. s. 284 Grote, erhielt.

Die wenigen Einzelnachrichten, die uns über den Verkehr zwischen Bremen und Bordeaux für das erste Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts vorliegen, machen zweierlei deutlich. Zum einen verstärkte sich der Anteil der Bremer Flagge, zum anderen lassen die Quellen erkennen, daß die meisten Bremer Schiffer Bordeaux nicht direkt anliefen. Dem Bremer Handel fehlten die in Frankreich interessanten Güter. Kaufmann wie Reeder mußten daher Ladung für Frankreich zunächst in fremden Häfen suchen, bevor sich die Fahrt auf Bordeaux lohnte.

So segelte Gerd Ratjen 1694 mit seinem 100 Last großen „Verguldeten Seepferd“ zunächst von Bremen aus nach England, von dort nach Drammen in Norwegen, wo er Order erhielt, „hinter England herum“ nach Bordeaux zu gehen³⁴.

Die „Verguldte Taube“ unter Henrich Wischhausen war 1702 von Bremen nach Irland gegangen und hatte erst von dort aus Bordeaux angelaufen, wo sie eine Rückladung von Wein, Branntwein und Weinessig für Bremen an Bord genommen hatte³⁵.

Die „Wappen von Lehe“ der Bremer Reederei C. Nonnen W^{we} & Erben hatte 1707 eine Reise von Lehe an der Wesermündung über London nach Bordeaux unternommen und war mit Wein, Branntwein und Sirup an die Geeste zurückgekehrt³⁶. Eine zweite Reise hatte sie 1711 von der Weser aus direkt nach Bordeaux geführt. Die Ladung von 408 Faß Blech, 241 Faß Amidan, 56 Faß Vitriol, 70 Fäßlein Stahl, 25 Faß Meria, 6 Faß Arsenik, 16 Faß Käse, 2000 Stück Käse und 2 Faß Wachs hatte sicherlich ausgereicht, um nach ihrem Verkauf gewinnbringend eine Rückladung von Wein, Branntwein und Pflaumen an Bord zu nehmen und sie in Bremen auf eigene Rechnung zu verkaufen³⁷.

Für die Jahre 1710 bis 1712 nennen die Seepaßverzeichnisse der Admiralität der Guyenne eine Reihe Bremer Schiffe, die Anträge stellten, um in Bordeaux Wein laden zu dürfen: 1703 die „Schlüssel von Bremen“, 1710 die „Ragunde“ unter Bernd Bode, 1711 die „Aurora“ unter Kapitän Hinrich

34 7,2078-1.

35 2-R.11.ee.2.f.(9).

36 Tiedemann, a.a.O. Nr. 973.

37 Ebd., Nr. 1068.

Lürßen sowie 1712 die „Ragunde“ unter Bernd Bode, die „Weinkanne“ unter Klaus Bringmann, die „Stadt Bremen“ unter Hendrik Hendriksen, die „Drachen“ unter Bernd Bode, „St. Martin von Bremen“ unter Jan Carstens, die „Roland von Bremen“ unter Volkert Knoop, die „Maria“ unter Henrich Schade, die „Jäger von Bremen“ unter Melcher Wehmeyer, die „Jungfrau Ida“ unter Konrad Lüder und die „Jungfrau Susanne“ unter Johann Beckerhenning³⁸. Ob sie Bordeaux direkt angelaufen hatten, muß dahingestellt bleiben, wird aber eher die Ausnahme gewesen sein. 1715 hieß es nicht von ungefähr, in Bremen fehlten die meisten nach Frankreich gehenden Waren, jährlich gingen dahin in Friedenszeiten nur etwa vier bis fünf Schiffe ab, meist in Ballast³⁹.

Angesichts dieser relativ geringen Beteiligung des bremischen Gesamthandels am Frankreichverkehr engagierte sich der Bremer Rat auch nicht sonderlich, als Hamburg 1715 Verhandlungen in Paris aufnahm, um einen neuen Handelsvertrag mit Frankreich abzuschließen. Als dieser dann 1716 im gesamthansischen Namen trotzdem zustande kam, stimmte Bremen eher widerwillig zu⁴⁰.

Die hanseatische Schifffahrt nach den französischen Häfen wurde durch den neuen Vertrag ganz erheblich begünstigt. Hinsichtlich der Schifffahrtsabgaben wurden die Hansestädte den französischen Untertanen gleichgestellt. Die Ein- und Ausgangszölle wurden ermäßigt und lagen z. T. unter denen, die z. B. die Engländer zu zahlen hatten. Kein Wunder, daß die Frachtraten fielen und der direkte Import Bordelaiser Waren gegenüber dem Bezug über Amsterdam an Bedeutung gewann.

Auch in Bordeaux selbst war eine Wende eingetreten. 1705 war im Zeichen einer Aufschwungbewegung die Handelskammer gegründet worden. Die Stadt hatte Gouverneure erhalten, die sie nicht weiter den Zorn Ludwigs XIV. spüren ließen, sondern die Weichen für einen Umschwung stellten. Dieser trat spätestens mit dem Tod des Sonnenkönigs ein. 1716 erhielt Bordeaux die Erlaubnis, sich am lukrativen Sklavenhandel zu beteiligen, ein Jahr später diejenige, eigene Schiffe für die Kolonien auszurüsten. Bordeaux wurde zum neuen Markt für die überseeischen Produkte der französischen Kolonien und damit zum Konkurrenten für die bisherigen Märkte in London und Amsterdam. Auch für den bremischen Handel.

Erhalten gebliebene Korrespondenzen der Bremer Weinhandlung Johann Peter Scheidt⁴¹ vermitteln einen Einblick in die Details des Bremer Bordeauxhandels zu Beginn des 18. Jahrhunderts. Johann Peter Scheidt war keiner der Grossisten. Seit 1703 betrieb er einen eher bescheidenen Weinhandel, den er bei seiner Hochzeit mit Anna Margaretha Tileman gen. Schenk von deren Vater Hermann Friedrich Tileman übernommen hatte und bis zu seinem Tode im Jahre 1717 führte.

38 Bordeaux, ADG, 6 B 118, 124, 125.

39 Schwebel, wie Anm. 2, S. 219; François-G. Pariset, Bordeaux au XVII. siècle, Bordeaux 1968, nennt für 1715 den Abgang von 6 Schiffen von Bordeaux nach Bremen.

40 2-B.10.b.1.

41 7,2083.

Johann Peter Scheidt kaufte seine Weine direkt in Bordeaux, insbesondere bei Marie Boyer, der Witwe des holländischen Weinkaufmanns Jean Boyer⁴². Kontakte bestanden auch zu der Bordelaiser Firma Harmens & Bartels⁴³ sowie zu Diedrich Dravemann⁴⁴, einem Kaufmann wahrscheinlich Bremer Abstammung.

Zu der Kolonie ausländischer Kaufleute, die sich zu Beginn des 18. Jahrhunderts im Vorstadtviertel der Chartrons niedergelassen hatten, zählten auch die Bremer Kaufleute Lorenz de Hase⁴⁵ und besonders Hermann Schröder. Dieser, Sohn des Bremer Altstadtbürgers Henrich Schröder, war bereits 1681 Teilhaber der Bordelaiser Firma Hermann Schröder & Peter Buquet. In einem Prozeß des Bremer Kaufmanns Hinrich Lampe gegen den Weinhändler Valentin Crüger in Bordeaux hatte Schröder die Crügerschen Weine, die dieser bei seinem Partner Buquet gekauft, aber nicht bezahlt hatte, auf Weisung seines Vaters in Bremen mit Arrest belegen lassen. Die Weine hatten mit den beiden bremischen Schiffen „Eintracht“ und „Marie“ nach Bremen gehen sollen. Nun klagte Hermann Schröder auf Vollmacht seines Bremer Vaters vor der Handelskammer und der Admiralität in Bordeaux⁴⁶.

Auch mit Johann Boomgarten, zu dessen Firma Madam Boyer geschäftliche Beziehungen unterhielt, hatten schon früher Verbindungen von Bremen her bestanden. Als der Bremer Kaufmann Hans von Jerusalem 1666 mit dem Bremer Schiffer Helmeke Müller 128 Faß Wein, 32 Stück Branntwein und 20 Oxhoft Sirup von Bordeaux nach Hamburg befördert hatte, waren Weine und Ladung in Bordeaux über den holländischen Kaufmann Johann von Keusen bei den Weinhändlern Henrich Chanat und Johann Boomgarten gekauft worden⁴⁷.

Die Bordelaiser Firmen instruierten Johann Peter Scheidt über Ernten, Preise und Verfrachtungsmöglichkeiten.

Die Ernten in Bordeaux fielen durchaus unterschiedlich aus. Schlechten Jahren wie 1708 und 1709, in denen nur wenig Wein und besonders wenig süße Weine zu bekommen waren, folgten gute Erntejahre wie 1712, 1713 und 1714.

Entsprechend gestalteten sich die Preise, die nach schlechten Erntejahren enorm in die Höhe schnellen konnten, wie 1709, als kaum Wein aus Bordeaux zu bekommen war und die Preise in Bremen für den beliebten Ste-Croix du Mont z. B. von 22 Rtl. auf 40 Rtl. pro Faß anstiegen. Dies war auch

42 7,2083-4.

43 7,2083-19.

44 7,2083-11.

45 v. Witzendorff, a.a.O., S. 148; vgl. auch H. J. von Witzendorff-Rehdiger, Die Personalschriften der Bremer Staatsbibliothek bis 1800, Bremen 1960, S. 52, Nr. 663. Lorenz de Hase (zwischen 1678 und 1688 geboren) war ein Sohn des Bremer Rektors am Gymnasium Illustre Kornelius de Hase und der Sara Wolters. 1710 wurde er in der Leichenpredigt auf seinen Vater als Kaufmann in Bordeaux bezeichnet.

46 2-B.10.a.

47 2-Ss.2.b.W.1.a.

fast immer im Sommer der Fall, wenn in Bordeaux kurz vor der neuen Ernte die Preise anzogen.

Der Transport der Weine von Bordeaux nach Bremen war teuer. 1713 zahlte Johann Peter Scheidt für 5 Faß, das waren wahrscheinlich 20 Oxhoft oder 4560 Liter, 1050 Gulden: 900 Gulden für den Wein und den Rest für die Unkosten, bei denen 5 % auf die Versicherung (bei französischem und bremischem Seepaß) und 2 % auf die Provision fielen, die Madam Boyer in Bordeaux erhielt. Wurde der Wein in Amsterdam gekauft, so fielen für den Transport nach Bremen nur 6 bis 7 Gulden an, Kosten, zu denen auch das Umfüllen der großen Tonneaux in kleinere Oxhoftfässer gehörte.

Johann Peter Scheidt jedoch kaufte und verfrachtete fast immer direkt über Bordeaux. So erhielt er 1712 durch den Bremer Schiffer Lüder Bode in „Mercurius“ 1 Faß Bergerac, 2 Fässer Langoiran, 4 Fässer Côtes-Weine, 1 Faß Ste-Croix du Mont, 2 Faß Langon und ½ Oxhoft Frontignan von Béziers. Die Ladung sollte entweder in Libourne oder in Blaye an Bord genommen werden. Ein Jahr später gingen 7 Faß Langon und 4 Stück Branntwein mit Klaus Bringmann, Kapitän der „Weinkanne“, nach Bremen und mit der „Belopenden Sonne von 1050“ des Bremer Schiffers Albert Weedemeyer 5 Faß Hoch-Preignac. In Bordeaux Schiffsraum der Hansestädte zu bekommen, war nicht leicht. Im Oktober 1713 berichteten Harmens & Bartels nach Bremen, den Bordelaiser Kaufleuten sei durch königliches Dekret jeder Handel und selbst die Korrespondenz mit den Hansestädten verboten.

Die Firma könne daher nicht direkt liefern, sondern hoffe im kommenden Frühjahr auf holländische Schiffe. Wenig später äußerte sie die Hoffnung, „daß die Hansestädte die freye Fahrt bald wieder bekommen sollen, welches Gott geben wolle“. Wohl gab es, wie oben zu sehen, direkte Verfrachtungsmöglichkeiten. Wegen der hohen Abgaben, die die Hansestädte in den französischen Häfen zu zahlen hatten, luden sie jedoch lieber, da gewinnbringender, für die Ostsee. Und für jede Reise mußte seit 1707 die Erlaubnis der Admiralität in Bordeaux eingeholt werden.

Die Abrechnung der Weinkäufe Johann Peter Scheidts lief ausschließlich über Amsterdam, wo dessen Finanzgeschäfte Hendrik Bokelmann, ein Verwandter Scheidts, besorgte und mit Madam Boyer in Bordeaux abrechnete.

Johann Peter Scheidt verkaufte seine Weine von Bremen aus vor allem weseraufwärts ins Binnenland. Begehrt waren seine süßen Weine Ste-Croix du Mont sowie Muskatweine aus dem Languedoc, die ebenfalls über Bordeaux gehandelt wurden. Ansonsten verkaufte er nur unter der Bezeichnung „französische Weine“; weder er als Verkäufer noch die Käufer differenziierten nach Lagen oder Herkunftsgebieten und das, obwohl Scheidt doch durchaus spezifiziert in Bordeaux einkaufte. Auch wird bei den Verkäufen nicht nach rot oder weiß unterschieden, auch das, obwohl Scheidt doch sogar überwiegend weiße Bordeauxweine einkaufte. Seine Weine bezog er aus den alten Anbaugebieten links und rechts der Garonne oberhalb Bordeaux': den süßen Ste-Croix du Mont und den süßen Loupignac, beides Weine, die schon der römische Dichter Ausonius besungen hatte, Côtes-Weine, Langoiran, Cerons-Weine aus Podensac, Sauternes aus Preignac, Graves aus Langon und Landirans sowie weiße Weine aus Bergerac an der unteren Dordogne. Vom

Mittelmeer importierte er Muskatweine aus Béziers, den bekannten Frontignan sowie den Picardan. Daneben handelte er mit „Gemeen en stad wynen“, d. h. wohl einfachen roten Tischweinen, wie sie als einfache preiswerte Weine auch in den Preiscouranten genannt werden, die Scheidt aus Bordeaux erhielt. Scheidts Geschäft war ein kleines und offenbar auch kein ganz gut gehendes. 1715 warf ihm sein Vetter Hendrik Bokelmann aus Amsterdam vor, sein Weingeschäft arbeite zu unrentabel.

Von den französischen Weinen habe er noch zu wenig Ahnung. In Bordeaux direkt zu kaufen, sei nicht günstig — er meinte wohl nicht günstig für ein so kleines Geschäft, wie es Scheidt betrieb. Im Sommer seien die französischen Weine auf dem Amsterdamer Markt billiger als selbst in Frankreich, im Herbst aber wiederum teurer. Bokelmann schlug seinem Vetter in Bremen vor, seine Weine künftig über den französischen Kaufmann Louis Raoul in Amsterdam zu beziehen, einen „Wijn Cooper ins groß und dahbey Cuipper“, der in der Lage sei, ihn gewinnbringend zu beliefern. Johann Peter Scheidt ging auf die Vorschläge seines Vetters nicht ein. 1717 starb er. Seine Witwe führte das Geschäft zwar noch kurze Zeit fort, gab dann den Weinhandel jedoch auf.

Der Weinhandel hatte sich inzwischen in Bremen etabliert. 1727 gehörte Berend Barkey als Weinhändler und Eltermann zu den wohlhabendsten Männern in Bremen⁴⁸. Seinen Erben hinterließ er u. a. ein Weinlager von über 600 Oxhoft im Werte von über 14 000 Talern. Seine Weine hatte Berend Barkey aus Nantes, Bayonne und vor allem aus Bordeaux bezogen⁴⁹. Hier verkehrte er mit der Firma Clemens & Dammers. Sein Lager nennt 1727 die verschiedensten Lagen: 1722er Hoch Porssan, 1720er und 1722er Bearne, 1724er Langon, 1724er Prignac, 1726er Langoir, 1725er Seron, 1726er Côtes-Weine, 1724er Grand Borderies und junge Steenweine. Nach Bordeaux lieferte Barkey Dielen, Balken und Fässer und nordisches Holz, das er direkt aus der Ostsee verschiffen ließ, wie 1727 eine Schiffsladung Eichenklappholz und Oxhoftstäbe von Danzig nach Bordeaux.

Später ließ sich Johann Jacob Barkey, ein Enkel Berend Barkeys, in Bordeaux nieder, wo er eine eigene Firma gründete und vor 1766 nachzuweisen ist⁵⁰.

Mit den dreißiger Jahren des 18. Jahrhunderts begann für Bordeaux das „Grand siècle“. Zu dem Handel mit den Weinen trat der Verkehr mit den französischen Antillen und damit der Handel mit den lukrativen Kolonialwaren

48 R. Prange, Die bremische Kaufmannschaft des 16. und 17. Jahrhunderts in sozialgeschichtlicher Bedeutung, Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv Brèmen Bd. 31, 1963, S. 20; vgl. zum weiteren das Rechnungsbuch der Firma Berend Barkey, in: 7,2082.

49 1727 erhielt Barkey mit der ihm gehörenden „Johanna“ im Verlauf der Seereise Bremen—Dublin—Bristol—Nantes—Bremen 96 Oxhoft u. a. Anjou- und Chantilnweine. 1728 verzeichnet das Rechnungsbuch die Einfuhr von 10 Faß Wein aus Bajonne.

50 Johann Jacob Barkeys Sohn Berend Barkey wurde bereits 1766 in Bordeaux geboren.

wie Kaffee, Zucker und Gewürze. Bordeaux begann insbesondere Amsterdam den Rang als führender Kolonialmarkt in Europa abzulaufen.

„On y boit des vins du Rhin, le commun peuple boit du vin de Bordeaux“, so kennzeichnet 1730 ein französischer Chronist die Bedeutung Bremens für den Bordeauxhandel⁵¹. Ganz so wird es sicherlich nicht gewesen sein. Zwar waren die Preise für den Bordeauxwein seit 1700 gefallen, Barkey berechnete für das Oxhoft zwischen 23 und 27 Talern, d. s. durchschnittlich 3 Grote für den Liter, doch zu einem Volksgetränk war er damit immer noch nicht geworden. Immerhin stieg der Konsum in der Stadt an. Waren 1700 ca. 150 000 Liter getrunken worden, so belief sich der Verbrauch 1747 bereits auf 190 000 Liter⁵². 1730 war Bremen am Verkehr in Bordeaux mit jährlich zehn bis zwölf Schiffen beteiligt⁵³. Damit lag die Stadt deutlich hinter Hamburg (50 bis 60 Schiffe), Lübeck (20 bis 25 Schiffe), aber auch noch hinter Danzig (15 bis 20 Schiffe). Noch dominierte aber an der Gironde die holländische Flagge. Und noch beschränkte sich der hansestädtische Verkehr auf den Austausch von Wein und Branntwein gegen Holz, Blei, Kupfer, Eisen und andere Waren.

War das französische Schiff „Le prevost de Ste Croix“, das, von Bordeaux kommend, 1731 in der Eider strandete⁵⁴, noch mit Wein für Bremer und Oldenburger Kaufleute beladen, so bezog bereits wenige Jahre später der Bremer Kaufmann Engelbert Wichelhausen 6 Faß Martinique-Kaffee durch den Kaufmann Volkert Both in Bordeaux⁵⁵. Der Umbruch im Bordeauxhandel war vollzogen.

Deutlich wird dies in einer Übersicht über die bremischen Importe des Jahres 1739⁵⁶. Auf elf Schiffen wurden in diesem Jahr unter bremischer Flagge 4162 Oxhoft Wein, 141 Stück Branntwein, 1267 Faß Zucker, 221 Faß Kaffee, 129 Faß Sirup und 36 Sack Ingwer eingeführt. Das waren 62 % der gesamtbremischen Weineinfuhr, 30 % der Branntweineinfuhr, 33 % der Kaffee-Einfuhr und gar 75 % der Zuckereinfuhr. Der restliche Zucker war über Amsterdam, Hamburg und die amerikanischen Südstaaten gekommen, der Kaffee aus Amsterdam, London, Hamburg und Carolina. Dies aber war nur das Ergebnis des Direktverkehrs zwischen Bordeaux und Bremen. Was unter bremischer Flagge direkt nach Skandinavien oder in die Ostsee gegangen war, ist aus bremischen Quellen nicht zu ermitteln. Doch spricht alles dafür, daß dieser Verkehr stattgefunden hat.

Während der vierziger Jahre stabilisierte sich der Handel zwischen Bremen und Bordeaux trotz des englisch-französischen Seekriegs, der zwischen 1744 und 1747 wieder einmal die Seewege unsicherer machte. So wurde 1747

51 Schwebel, wie Anm. 2, S. 222.

52 2-R.3.B.4.b.

53 Les Relatione commerciales de Bordeaux avec les villes hanseatiques au XVII. et XVIII. siècle; StAB FB 116, S. 222.

54 2-Ss.2.b.W.1.c.

55 2-R.11.p.5. Bd. 1.

56 2-Ss.2.a.4.f.1. Bd. 1.

z. B. das bremische Schiff „Mercurius“ auf dem Weg von Bordeaux nach Bremen von englischen Kapern aufgebracht; 1747 wurden aus Frankreich, und d. h. überwiegend aus Bordeaux, 9119 Oxhoft Wein und 377 ganze sowie 418 halbe Stück Branntwein eingeführt. 1749 waren es 16 129 Oxhoft Wein und 229 ganze sowie 876 halbe Stück Branntwein⁵⁷. Während in den vierziger Jahren durchschnittlich 800 bis 900 Oxhoft in Bremen selbst konsumiert wurden, wurden 1746 z. B. 7943 Oxhoft durch den bremischen Weinhandel wieder ausgeführt.

• 47 Weinhändler beteiligten sich an diesem Geschäft. Ihre engen Kontakte nach Bordeaux beruhten z. T. auf familiären, zumindest aber auf landsmannschaftlichen Beziehungen. In Bordeaux hatten sich nämlich seit der Jahrhundertwende erneut hanseatische Kaufleute niedergelassen, die hier als Kommissionäre den Weinhandel beherrschten. Zu ihnen gehörte auch Diedrich Dravemann. 1675 als Sohn des Weinkaufmanns Melchert Dravemann und der Alheit Schiets in Bremen geboren, war er wohl nach der Jahrhundertwende nach Bordeaux gegangen, wo er 1714 in geschäftlichen Beziehungen zu dem Bremer Weinhändler Peter Scheidt stand⁵⁸. Beziehungen unterhielt Diedrich Dravemann auch zu den französischen Antillen⁵⁹ sowie zu einem Verwandten gleichen Namens in Amsterdam⁶⁰. Diedrich Dravemann war Kommissionär, und zwar keiner der ganz kleinen, wenn er es sich 1750 leisten konnte, einem Weinbesitzer in Bergerac an der Dordogne einen Kredit von 4000 Gulden auf seine Ernte zu geben⁶¹. Dravemann scheint um 1750 gestorben zu sein. Er hinterließ eine Witwe, die mit ihren Kindern das Geschäft weiterführte⁶²; 1764 wird in der deutschen Kolonie in Bordeaux ein G. Dravemann, négociant, genannt.

Schien der Handel der Hansestädte mit Bordeaux zunächst auf dem Weg, Holland zu überlaufen, so warfen die kolonialpolitischen Auseinandersetzungen zwischen England und Frankreich während der Jahre 1753 bis 1763 die Städte in ihrer Entwicklung wieder zurück. Jedes Schiff, das sich von einem französischen Hafen auf den Weg zur Weser machte, lief Gefahr, im Ärmelkanal durch englische Kaper aufgebracht zu werden. Zwar war die bremische Flagge neutral, doch mußte stets peinlich nachgewiesen werden, daß die an Bord befindliche Ladung für bremische oder neutrale, fremde Rechnung erfolgte. 1766 gingen wieder ca. 53 % der Weinausfuhren Bordeaux' nach Holland und nur noch 16 % nach Bremen und Hamburg⁶³.

57 2-R.3.B.4.b.

58 7,20 83-11.

59 Vgl. die Korrespondenz Dravemanns mit Kapitän François Chety, in: Bordeaux, ADG, 7 B 1205–1206.

60 Vgl. die Korrespondenz des Bordelaiser Kaufmanns Gabriel da Silva mit Dravemann in Amsterdam, in: Bordeaux, ADG, 7 B 2022.

61 Bordeaux, ADG, 7 B 2060; Brief Melchior Dravemanns aus Bremen an den Bordelaiser Bankier Gabriel da Silva vom 12. 10. 1750.

62 2-R.1.A.3.b.61, S. 96: Nennung der Wwe. Dravemann und ihrer Kinder in Bordeaux in einer Bremer Abschloßregelung.

63 P. Jeannin, Die Hansestädte im europäischen Handel des 18. Jahrhunderts, in: Hans. Gesch.bl. 89, 1971, S. 62.

1755 erreichten die Einfuhren französischer Weine nicht mehr den alten Stand. Auf 20 Schiffen wurden in diesem Jahr nur noch 1 511 200 Liter aus Bordeaux eingeführt, das waren über 50% weniger, als z.B. noch 1749 gerechnet worden waren⁶⁴. Auch die Einfuhr von Zucker war mit 30 Faß, 134 Oxhoft und 18 Stück geringer ausgefallen als in den Vorjahren. Eine deutliche Steigerung erzielte dagegen der Kaffee mit 894 530 Pfund. Herein kamen in diesem Jahr auch 84 Stück Branntwein, etwas Essig, Indigo sowie Pflaumen, Kork, Öl, Terpentin, Ingwer, Sirup, Kastanien, Äpfel und Scharlotten, alles dies jedoch in unbedeutenderen Partien. Einzelnachrichten ergänzen dieses Bild. 1754 hatte Thomas Pundsack Wwe. 2021 Pfund Kaffee durch Folckert Bolte & Fils in Bordeaux erhalten⁶⁵. Ein Jahr später korrespondierte Lambert Lamberts Jacobsohn mit der Bordelaiser Firma Schröder & Schyler wegen der Lieferung von Kaffee und Cahors-Weinen⁶⁶. 20 Barriques Zucker erhielt Thomas Pundsack Wwe. 1756 durch die Firma Hoffmann & Thormay (16 213 Pfund), wogegen im gleichen Jahr mit der „Bremer Post“ und Schiffer Harmen Barckhorn Holz und Pipenstäbe nach Bordeaux verfrachtet wurden⁶⁷. Auch Libourne, an der Mündung der Dordogne in die Gironde gelegen, taucht nun als Abgangshafen für Bordeauxweine auf. In drei Schiffs-ladungen nahmen 1757 1358 Oxhoft von hier aus den Weg nach Bremen⁶⁸. Waren sie noch unbehelligt geblieben, so änderte sich das im Verlauf des Jahres 1757 ganz erheblich.

Vom Sommer 1757 bis zum Herbst 1758 wurden allein zehn bremische Schiffe auf dem Weg von Bordeaux nach Bremen durch englische Kaper aufgebracht. Zwar gingen Fracht und Schiffe nicht verloren, da sich die Übergriffe der englischen Kaperkapitäne als ungerechtfertigt erwiesen, doch hatten die Befrachter in der Regel den Verlust von Zeit und einiger Oxhoft Wein zu beklagen⁶⁹. Der Bremer Rat beschwerte sich bei der Admiralität in London, was ein nun korrekteres Vorgehen der Engländer auf See zur Folge hatte.

Andere Schiffe waren 1758 unbehelligt geblieben: So die „Posthorn von Altona“ mit 87 ½ Faß Wein für Johan Bagelmann, abgeladen durch Hanssen Neffe Arfvedson & Co. in Bordeaux, mit weiteren 93 ¾ Faß Wein, einer Kiste Lavendelwasser und einem Päckchen Seidenwaren für ihn, abgeladen durch die Firma Metzeler & Boyer, sowie mit vier Kisten Hausprovision (Öl, Oliven, Kapern), abgeladen durch Jean Preverand in Bordeaux für Lüder Klüver in Bremen, die „Verguldete Sonne“ mit 508 Oxhoft Wein und 12 Tierces Essig von Jochim Jacob Hons für Gottfried Köhne in Bremen und die „Margaretha Christina“, die u.a. Jungfernöl für Johann Gerhard Rauch geladen

64 2-Ss.2.a.4.f.1. Bd. 2; 1756 kamen ebenfalls 20, 1757 24 Schiffe aus Bordeaux ein.

65 2-R.11.p.5. Bd. 1.

66 9.V.

67 2-R.11.p.5. Bd. 1.

68 2-Ss.2.a.4.f.1. Bd. 3; 1773: 57 Last, 1774: 600 Oxhoft, 1777: 544 Oxhoft Wein durch Kapitän Pierre Duval.

69 2-R.11.ee.2.b.2. (12).

hatte, abgeladen durch Hanssen Neffe Arfvedson & Co. in Bordeaux⁷⁰. Auch die „Juffrau Rebecca“ war unter Kapitän Johan Bernd Deetjen gut auf der Weser angekommen, wo sie 40 Last Wein für Hermann Grote, 15 Last für Eltermann Daniel Schütte & Söhne, 15 Last für Hinrich Sengstacken Wwe., 10 Last für Hinrich Kohte, 6 Last für Johan Wilhelm Brökelman und 50 Last für Johan Bagelmann gelöscht hatte. Ablader in Bordeaux waren die Firmen Metzler & Boyer, Hanssen Neffe Arfvedson & Co. sowie Schröder & Schyler gewesen. Schröder & Schyler hatten 1758 in der „Freiheit“ eine Partie von 10 045 Pipenstäben erhalten. Auf dem Rückweg nach Bremen hatte das Schiff eine Ladung aus Wein, Branntwein, Essig, Korken und Zucker an Bord genommen. Pipen-Oxhöfte und Tonnenstäbe waren im gleichen Jahr auch auf der „Anna Maria“ für bremische Rechnung von Stettin nach Bordeaux verschifft worden.

Zum Holz, als dem weiterhin wichtigsten Exportartikel, trat seit den sechziger Jahren die Wolle, die regelmäßig, wenn auch nicht in allzu großen Partien, von Bremen aus nach Bordeaux verschifft wurde⁷¹.

Die sechziger Jahre waren unruhige Jahre für den Handel. Die Unsicherheit auf See blieb, bis der Pariser Friede 1763 die Auseinandersetzungen zwischen Frankreich und England zunächst beendete. Zwar gelang es Bremen, als Frankreich 1760 den Handelsvertrag von 1716 gegenüber Hamburg aufkündigte, für einige Jahre, Teile des Hamburger Frankreichhandels von der Elbe an die Weser zu ziehen, doch ging dieser Vorteil wieder verloren, als Hamburg den Handelsvertrag erneuerte. 1768 betrug Hamburgs Anteil am Frankreichhandel wieder 82 %, wogegen Bremen nur 15 % hielt⁷².

Die Einfuhren aus Frankreich schwankten entsprechend. An Weinen wurden importiert: 1762: 33 862 Oxhoft, 1763: 22 896 Oxhoft, 1764: 12 518 Oxhoft, 1765: 19 885 Oxhoft, 1767: 19 288 Oxhoft und 1769: 21 308 Oxhoft.

Die Masse der Weine kam über Bordeaux. Für das Jahr 1765 verzeichneten die Bremer Schlachteangabebücher die Einfuhr von 11 277 Oxhoft, 4524 Faß und 536 Last Wein. Dazu kamen in diesem Jahr 58 ganze und 156 halbe Stück, 10 Faß und 16 Oxhoft Branntwein, 106 Oxhoft, 317 Terjes und 2 Last Essig, 2822 Faß, 791 Oxhoft, 1009 Terjes und 1375 Quart Kaffee, 170 Faß und 162 Oxhoft Zucker, 13 Faß, 19 Oxhoft und 4 Terjes Indigo, 115 Faß, 154 Oxhoft und 111 Kisten Pflaumen sowie in kleineren Partien Sirup, Korken, Spangrün, Drogen, Terpentin, Anchovis, Weinstein, Öle, Papier und Ingwer⁷³. Hereingekommen war all das auf 45 Schiffen, überwiegend bremischer Nationalität.

70 Hier und im folgenden: 2-R.11.p.5. Bd. 1.

71 1762 4 Sack Wolle für die Firma Poppe & Neckelman in Bordeaux, 1763 4 Ballen Wolle an Bethman & Meineken in Bordeaux, 10 Ballen an Imbert, Mutzenbecher & Lubbers in Bordeaux, 1 Sack Wolle an Jean Clock in Bordeaux, 1765 6 Ballen Wolle an Poppe & Neckelman sowie 3 Ballen an Lasalle & Brust in Bordeaux; Einzelnachrichten in: 2-R.11.p.5. Bde. 2 und 3.

72 Jeannin, a.a.O., S. 56; die Zahl der einkommenden Schiffe sank 1769 auf 31.

73 2-Ss.2.a.4.f.1. Bd. 4.

Die wirtschaftlichen Beziehungen zu Bordeaux waren umfangreicher und vielgestaltiger geworden. Nun waren es nicht mehr allein die Weinhändler, die den Kontakt zur Gironde unterhielten. 1765 standen 163 bremische Kaufleute in Geschäftsverbindungen mit Bordeaux. 97 von ihnen handelten mit Wein, 104 – und das ist eine neue Qualität – mit Kaffee, 2 mit Zucker und 4 mit anderem Kaufmannsgut⁷⁴.

Der über Bordeaux hereinkommende Kaffee aus Martinique und Santo Domingo hatte begonnen, den Amsterdamer Levantekaffee vom Markt zu verdrängen. Von Bremen aus wurde er wieder ausgeführt, in den sechziger Jahren u. a. nach Kassel und Frankfurt⁷⁵.

Die siebziger Jahre erreichten zunächst nicht wieder die Höhe der Handelsbeziehungen, die die sechziger Jahre gekennzeichnet hatten. Die Zahlen der zwischen Bremen und Bordeaux direkt verkehrenden Schiffe schwankten zwischen jährlich 22 (1771) und 43 (1776)⁷⁶: Der Anteil Bordeaux' am Gesamtverkehr Bremens mit den französischen Häfen betrug in der Regel ca. 50 % (1770: 56 – 30 / 1775: 64 – 33). Bemerkenswert unter den übrigen französischen Abgangshäfen waren jedoch nur die von Nantes und Bayonne, wobei sich besonders der Verkehr mit Bayonne im Aufschwung befand. Die allgemeine Wirtschaftslage förderte den Verkehr Bremens mit Frankreich. Zunächst sorgten die großen Mißernten der Jahre 1771 und 1772 für gesteigerten Getreidebedarf in Westeuropa, womit auch die bremischen Getreideexporte von der Ostsee nach Frankreich automatisch anstiegen. Mit dem Ausbruch des amerikanischen Unabhängigkeitskrieges erhöhte sich die Nachfrage der kriegführenden Parteien nach der neutralen Flagge Bremens. Besonders mit dem Eintritt Frankreichs in die Auseinandersetzungen und dem Übergreifen des Kaperkriegs seit 1778 auf die europäischen Gewässer reussierte Bremen von dieser Konstellation.

Zwischen 1774 und 1777 betrug der Wert der bremischen Einfuhren aus Frankreich das Doppelte der Importe aus London. Die Einfuhr an Weinen schwankte. 1770 importierte Bremen 17 547 Oxhoft aus Frankreich, 1775 wurden 10 979 Oxhoft aus Bordeaux eingeführt⁷⁷.

1779 dagegen waren es wieder 16 137 Oxhoft Wein, zu denen die enorme Einfuhr von 7650 Faß Kaffee kam. Manche Schiffsladung bestand jetzt fast ausschließlich nur noch aus Kaffee⁷⁸.

76 Schiffe, bis auf eins alle unter Bremer Flagge, waren in diesem Jahr aus französischen Häfen an die Weser gekommen: 43 aus Bordeaux, 19 aus

74 Ebd.

75 Vgl. die Korrespondenz der Bordelaiser Firma Hoffmann & Jacobi mit den Bremer Kaufleuten J. Buxtorf, J. J. Goebel, L. Graff, J. H. Okermann und C. Fr. Postels sowie der Firma Johann Balthasar Bindernagel in Kassel; Bordeaux, ADG, 7 B 1543.

76	1770: 30 Schiffe	1771: 22 Schiffe	1772: 26 Schiffe
	1773: 36 Schiffe	1774: 42 Schiffe	1775: 33 Schiffe
	1776: 43 Schiffe	1777: 36 Schiffe	1778: 35 Schiffe
	1779: 43 Schiffe		

77 2-Ss.2.a.4.f.1. Bd. 7.

78 2-Ss.2.a.4.f.1. Bd. 9.

Bayonne, 4 aus Nantes, 3 aus La Flotte, 1 aus La Rochelle, 1 aus Dunkerque, 2 aus Marseille und 3 aus Sète.

Die Bodmereibücher, Rechnungsbücher der bremischen Seeversicherung, erlauben es, die Reisen bremischer Schiffe von und nach Bordeaux zu analysieren⁷⁹.

Dabei wird deutlich, daß sich der Verkehr im wesentlichen zwischen Bremen, der Ostsee und Bordeaux abspielte. Von 36 ausgehenden Bremer Schiffen liefen 24 Bordeaux direkt an, 9 gingen erst in die Ostsee und von dort nach Bordeaux (Archangelsk, Rügenwalde, Wiborg [2], Stettin, Memel, Kolberg, Treptow, Danzig). 2 Schiffe liefen zunächst Bilbao an, und 1 Schiff benutzte auf der Hinreise nach Bordeaux Le Havre als Zwischenhafen. 32 der 36 Schiffe kehrten von Bordeaux aus direkt nach Bremen zurück, 2 gingen nach Hamburg und je eines nach Ostende und nach Dordrecht in den Niederlanden.

In den achtziger Jahren des 18. Jahrhunderts änderte sich dieses Bild kaum. Die Zahlen im Schiffsverkehr schwankten zwischen 23 (1781) und 61 (1787) Ankünften im direkten Verkehr⁸⁰.

Ursache für diese Schwankungen war „la différence entre les deux récoltes antérieures à ces années“⁸¹. D.h., sanken die Ernteerträge, sanken auch die Schiffszahlen im gegenseitigen Verkehr. Noch immer bestimmte der Weinexport den Bremer Bordeauxhandel⁸².

1780 wurden 17 296 Oxhoft und 240 Faß eingeführt, 1785 waren es 17 249 Oxhoft und 1790 19 450 Oxhoft⁸³. Extreme Einfuhren fanden 1787 mit 25 700 Oxhoft und ein Jahr später mit nur 11 500 Oxhoft statt.

An zweiter Stelle der Bordeauximporte rangierte weiterhin der westindische Kaffee, von dem 1785 z.B 3200 Faß, 803 Oxhoft, 1269 Terjes, 1496 Quart und 3454 Gebinde eingeführt wurden. 1783 erhielten die Hansestädte zwei Drittel des gesamten aus Bordeaux exportierten Kaffees. Das Ende des amerikanischen Freiheitskrieges hatte 1783 mit dem Frieden von Paris für die notwendige Entspannung im Seeverkehr mit den westindischen Inseln gesorgt. Auffallend waren auch die Zufuhren an Kork oder Pfropfen, die von 120 Ballen im Jahre 1780 auf 977 Ballen im Jahre 1790 anstiegen. Die

79 2-T.6.m.16.e.1.—4.; vgl. auch H. Müller, Die Fahrtgebiete der Bremer Reederei im Ausgang des 18. Jahrhunderts, Quellen zur bremischen Verkehrsgeschichte, in: Brem.Jb. 56, 1978.

80	1780: 32	1781: 23	1782: 46	1783: 42	1784: 44
	1785: 39	1786: 56	1787: 61	1788: 29	1790: 51

81 Jeannin, a.a.O., S. 58.

82 Die Weinexporte Bordeaux' betragen 1789:

an Hansestädte	12 759 tonneaux
Preußen	8 887 tonneaux
Holland	5 486 tonneaux
Rußland	2 826 tonneaux
England	2 772 tonneaux
Dänemark	2 086 tonneaux;

Bordeaux, ADG, L. 865.

83 2-Ss.2.a.4.f.1. Bde. 9 und 10.

übrigen Ladungen, die von der Garonne gekommen waren, umfaßten Branntwein, Zucker, Pflaumen, Indigo, Sirup, Terpentin, Öle, Kakao, Alaun, Papier, Ingwer, Essig und Tabak. 1788 bezog man in Bremen Waren in Höhe von 7 093 730 Livres aus französischen Häfen (Bordeaux 29, Nantes 9, Marseille 1, La Rochelle 3, Bayonne 3, Le Havre 3, Sète 1, Rouen 1, St. Valéry 1), von denen allein 4 379 760 Livres auf die Einfuhren aus Bordeaux fielen⁸⁴.

Die Verbindung Bordeaux' mit den westindischen Kolonien hatte für die Exporte der Hansestädte inzwischen einen neuen Markt eröffnet. Gefragt war jetzt u. a. Leinen, das sich in der Karibik gut verkaufen ließ. Es sind die bekannten alten Bordelaiser Firmen, für die sich in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre Bremer Leinenexporte nachweisen lassen⁸⁵. Doch nicht lange. 1788 beschloß Paris ein Einfuhrverbot auf deutsches Leinen. Bremen beschwerte sich, und auch Preußen versuchte über einen neuen Handelsvertrag mit Frankreich zu einer Aufhebung des Einfuhrverbotes zu kommen. Umsonst. Frankreich beharrte 1790 auf seinen Positionen⁸⁶.

Der Handel in Bordeaux wurde in den achtziger Jahren des 18. Jahrhunderts von über 500 Personen abgewickelt. Zu den Kaufleuten, Reedern, Versicherern, Bankleuten und Kommissionären, die 1789 an einer gemeinsamen Versammlung in der Börse zu Bordeaux teilnahmen, gehörten auch 95 Deutsche, Skandinavier und Holländer, unter denen wiederum die Bremer Namen Brust, Dravemann und Heymann begegnen⁸⁷. Nicht genannt werden in dieser Liste die Namen Barkey und Zimmermann, obwohl auch diese längst in Bordeaux als Kaufleute etabliert waren. Später kamen andere Namen hinzu: Bley, Wilhelmi, Lampe, Schütte und Schünemann.

Gottfried Zimmermann, der Vorname ergibt sich aus einer Abschoßregelung des Jahres 1772 für die Familie Zimmermann in Bordeaux⁸⁸, wird erstmals unter einer Eingabe Bordelaiser Kaufleute vom Jahre 1764 als Teilhaber der Firma J.- u. B. Metzler-Zimmermann & Cie genannt⁸⁹. Gottfried Zimmermann, zwischen 1732 und 1750 in Bremen geboren, war wahrscheinlich ein Sohn des Bremer Weinhändlers Hieronimus Friedrich Zimmermann. Zu seinen Geschäftspartnern in Bordeaux gehörte später auch die Familie Boyer, die uns schon in geschäftlichen Beziehungen zu dem Bremer Weinhändler Peter Scheidt zu Beginn des 18. Jahrhunderts begegnet war. Vielleicht hatten hier alte Verbindungen dazu geführt, daß Zimmermann nach Bordeaux ge-

84 2-B.10.b.3.

85 Während der Jahre 1786—1789 gingen Leinenausfuhren u. a. an Asmus Lanterup, Jean Henry Sauèr, Boyer, Metzler & Zimmermann, Kunkel & Co. und Bussmann & Koch, auch noch 1791 läßt sich bremischer Leinenexport an die Firma Boyer, Metzler & Co. in Bordeaux nachweisen; 2-R.11.p.5. Bde. 5—7.

86 Schreiben des Direktoriums des Departements de la Gironde vom 30. 11. 1790 an die Nationalversammlung in Paris wegen des Verkaufs von Weinen nach Deutschland; Bordeaux, ADG, L. 574.

87 Bordeaux, ADG, C. 4438.

88 Erbschaftsregelung anlässlich des Todes des Hieronimus Friedrich Zimmermann für die Zimmermannschen Erben in England und Bordeaux; 2-R.2.B.3.(B).

89 Bordeaux, ADG, C. 3683.

gangen und später in die Firma Metzler & Boyer (so in den fünfziger Jahren) eingetreten war. Gottfried Zimmermann blieb während des ganzen 18. Jahrhunderts in Bordeaux. 1794 schlug ihn sein Partner P. Boyer (der Firma Boyer, Metzler & Zimmermann) als „citoyen Zimmermann, né à Brême“ für das Amt eines bremischen Konsuls in Bordeaux vor, doch blieb damals die Eingabe in Bremen unberücksichtigt liegen⁹⁰.

Johann Jacob Barkey, Enkel des Bremer Kaufmanns und Weingroßhändlers Berend Barkey⁹¹, war wohl schon in den sechziger Jahren nach Bordeaux gegangen, wo er Magdalena Borie geheiratet hatte. Hier wurden ihm seit 1766 siebzehn Kinder geboren⁹². In Bordeaux unterhielt er eine eigene Firma, die u. a. 1777 und 1783 in Verbindungen zu Bremer Firmen nachzuweisen ist⁹³. 1818 starb Johann Jacob Barkey in Bordeaux.

Die Firma Dravemann gehörte zu den bereits alteingesessenen deutschen Kaufleuten in Bordeaux. Der Gründer des Unternehmens, Diedrich Dravemann, war schon kurz nach der Jahrhundertwende von Bremen aus nach Bordeaux gegangen⁹⁴. Als er um 1750 starb, hatte er sein Geschäft seiner Witwe und dem Sohn G. Dravemann hinterlassen, der 1764 unter den deutschen Kaufleuten in Bordeaux genannt wird. Die 1789 verzeichneten Hermann und Henry Dravemann waren wohl wiederum dessen Kinder. Später taucht die Familie in Geschäftsbeziehungen zu Bremer Kaufleuten nicht mehr auf.

Carl Ludwig Brust⁹⁵, 1789 ebenfalls als Kaufmann in Bordeaux genannt, war wohl ein vor 1750 geborener Sohn des Weinhändlers Wentzel Brust, der sich 1730 als katholischer Schutzverwandter in Bremen niedergelassen hatte. Während sein Bruder Johann Caspar Brust das väterliche Weingeschäft in Bremen weiterführte, war Carl Ludwig Brust zu Beginn der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts nach Bordeaux gegangen. Ob die hier bereits 1765 genannte Firma Lasalle & Brust etwas mit ihm zu tun hatte, kann nicht mit Bestimmtheit gesagt werden⁹⁶. Carl Ludwig Brust heiratete in Bordeaux. Sein 1773 geborener Sohn Cornelius Brust kehrte 1820 von Bordeaux nach Bremen zurück, wo er 1820 das Bürgerrecht erwarb, eine eigene Weinhandlung gründete und am 20. Oktober 1834 verstarb.

Ludwig Heymann, 1789 als Kaufmann in Bordeaux genannt, war als Sohn des Henrich Heymann und der Lucia Focken am 11. April 1777 mit dem Bremer Schiffer Andreas König dreiundzwanzigjährig (geb. am 6. März 1754) nach Bordeaux gesegelt⁹⁷. Hier war er bei Johann Robrahn „in condition“

90 2-P.7.c.2.B.4.

91 Vgl. S. 56.

92 StAB, Graue Mappe Barkey.

93 1777 lieferte J. J. Barkey Korkholz an die Bremer Firma J. J. Hentz; 7,2037—57; vgl. für 1783 auch: 2-R.11.p.5. Bd. 4.

94 Vgl. S. 58.

95 Sein Vorname ergibt sich aus einer Abschoßregelung von 1786; 2-R.2.B.2.(B).

96 Der Bremer Kaufmann Anton Eylardt verschiffte 3 Ballen Wolle an die Firma Lasalle & Brust in Bordeaux; 2-R.11.p.5. Bd. 3.

97 Hier und später: 7,100 Walte.

gegangen, sechs Jahre später (1783) Teilhaber der Firma Wilhelm Robrahn geworden⁹⁸. In Bordeaux heiratete Heymann am 1. Mai 1787 Jacobine Petronella Watering, die Tochter des Bordelaiser Kaufmanns Andreas Watering und seiner Frau Marie Jacobine⁹⁹.

Ludwig Heymann war über seine Schwester Regina verschwägert mit dem Bremer Kaufmann Johann Jacob Hentz, der diese 1773 in zweiter Ehe geheiratet hatte. Hentz betrieb in Bremen ein Kommissionsgeschäft¹⁰⁰, zu dem vor allem auch die väterliche Korkstopfenfabrik gehörte. Das Rohmaterial, das er für seine Stopfen brauchte, bezog er aus Barcelona, Sète, Bayonne und aus Bordeaux. 1785 führte er 325 Ballen Kork aus Bordeaux über die Schlachte ein. Sogleich hatte er auch 1777 Verbindungen zu dem nach Bordeaux gegangenen Ludwig Heymann aufgenommen, den er bereits am 28. Oktober um eine Sendung feiner Korken bat, wie er sie früher von der Firma Fiton & Co. erhalten habe¹⁰¹.

Heymann handelte in Bordeaux auch mit Wein¹⁰² und Kaffee¹⁰³. Er blieb hier bis zum Beginn der zwanziger Jahre des 19. Jahrhunderts, als er nach Bremen zurückkehrte, 1822 das Bürgerrecht erwarb¹⁰⁴ und am 22. September 1838 starb.

Verwandschaftliche Beziehungen bestanden darüber hinaus auch zwischen den Familien Hentz und Wilhelmi. Johann Jacob Hentz war in erster Ehe mit Sara Wilhelmi verheiratet gewesen, die, am 13. Februar 1770 geehelicht, 1772 gestorben war. Charlotte Sophie Hentz, eine Schwester des Johann Jacob Hentz, hatte am 15. Mai 1770 Johann Philipp Wilhelmi, einen Bruder der Sara Wilhelmi, geheiratet. Die Geschwister Wilhelmi, zu denen auch der Bruder Conrad gehörte, waren Kinder des Bremer Eltermanns und Weinkaufmanns Conrad Wilhelmi, der über seine Frau Susanne das Weingeschäft der Familie Nonnen weitergeführt hatte, die es bereits im 17. Jahrhundert in Bremen ausgeübt hatte.

Die Verwandtschaft der Brüder Wilhelmi mit Heymann und Hentz wird dazu beigetragen haben, daß Johann Philipp und Conrad Wilhelmi in den neunziger Jahren nach Bordeaux gegangen waren¹⁰⁵. Hier hatten sie die Firma

98 1789 wird unter den Bordelaiser Kaufleuten auch ein Robrahn (associé de M. Heymann) genannt.

99 Andreas Watering war Teilhaber der 1764 genannten Firma Vanderschilden & Watering. 1789 wird Watering ebenfalls genannt.

100 Vgl. Kopierbuch der Firma J. J. Hentz: 7,2037.

101 7,2037, S. 49.

102 1785 erhielt G. Fr. Denker 20 Oxhoft Côtes-Weine von der Firma G. Robrahn & Heymann aus Bordeaux. Die Einfuhr war aktenkundig geworden, da die „Catharina Elisabeth“ unter Melchert Steengrafe La Rochelle nach einem Sturm als Nothafen anlaufen mußte; 2-R.11.p.5. Bd. 10.

103 Im Dezember 1782 erkundigte sich Heymann bei J. J. Hentz nach Möglichkeiten, über Bremen Kaffee nach Nord- und Mitteleuropa zu verkaufen zu können; 7,2037, S. 401.

104 2-P.8.B.2.b.

105 Beider Bürgerrecht wurde 1797 und 1800 auf Antrag ihres Vaters jeweils um drei Jahre in Bremen verlängert; 2-P.8.A.9.b.W.

Wilhelmi frères gegründet und das französische Bürgerrecht erworben. Conrad Wilhelmi, der jüngere der beiden Brüder¹⁰⁶, war unverheiratet geblieben und kehrte 1822 wieder nach Bremen zurück¹⁰⁷, wo er am 3. Mai 1838 verstarb.

Verwandt mit der Familie Hentz war auch Johann Henrich Lampe, der am Ende des 18. Jahrhunderts als Kaufmann in Bordeaux lebte. Johann Heinrich Lampe, geb. am 26. April 1765 in Bremen, war ein Sohn des Johann Friedrich Lampe und der Kunigunde Elisabeth Hentz, einer Tante des oben genannten Bremer Kaufmanns Johann Jacob Hentz. Aus dieser Ehe war auch 1769 Catarina Maria Christiana Lampe hervorgegangen¹⁰⁸.

Kunigunde Elisabeth Lampe (geb. Hentz) heiratete 1776 in zweiter Ehe Gerhard Focke. Aus der Ehe gingen zwei Töchter hervor, Susanna Charlotte, die 1798 heiratete, und Kunigunde Elisabeth, die ältere von beiden.

Als Gerhard Focke in den neunziger Jahren starb, übernahm seine Witwe als Wirtin den renommierten Gasthof „Stadt Hamburg“ in der Wachtstraße. Offensichtlich reichten ihre Einkünfte jedoch nicht aus, um die Familie ausreichend zu ernähren. Als auch sie starb, erklärten 1795 Christiana Lampe und ihre Stiefschwester Kunigunde Elisabeth Focke („hinterlassene Töchter von Gerhard Focke seel. Witwe“), von ihrem geringen Vermögen nicht mehr leben zu können. In Begleitung ihres mütterlichen Oheims Johann Jacob Hentz wollten sie über Amsterdam, Brüssel, Paris und Orleans nach Bordeaux auswandern, wo sich ihr ältester Bruder Johann Henrich Lampe etabliert habe¹⁰⁹.

Der Rat erließ ihnen die Zahlung des fälligen Abschosses, die Schwestern verließen die Stadt. Weder sie noch ihr Bruder kehrten später von Bordeaux nach Bremen zurück.

Etabliert in Bordeaux als Kaufmann war Ausgang des 18. Jahrhunderts auch Otto Ernst Bley. Geboren am 12. Oktober 1777 in Bremen, war er ein Sohn des Johann Bley und der Sophie Elisabeth Heisius. Sein Vater führte in Bremen ein Bordeauxweingeschäft (so 1765 unter den Bremer Bordeauxkaufleuten genannt), und auch seine Gevattern Storch, Rosentreder und Stavenhuten waren im Bordeauxhandel tätig.

Wann Otto Ernst Bley nach Bordeaux gegangen war, kann nicht gesagt werden. In Bordeaux hatte er geheiratet, hier waren ihm seine Söhne Johann Wilhelm (19. November 1803) und Otto Ernst (9. Januar 1812) geboren worden¹¹⁰. 1804 stand Otto Ernst Bley in geschäftlichen Beziehungen mit Bremen und mit New York¹¹¹; ein undatiertes Zertifikat für eine Schiffs-

106 Johann Philipp Wilhelmi war 1764, sein Bruder 1768 in Bremen geboren worden.

107 2-P.8.B.2.b.

108 Frau Hanna Lampe danke ich für die Erarbeitung der verwandtschaftlichen Zusammenhänge Lampe – Focke – Hentz.

109 2-R.2.B.3.

110 Akten des bremischen Konsulats in Bordeaux, in: 9,S-1223.

111 2-P.7.b.14.d.

ladung Bremer Exportgüter, um das sein Vater Johann Bley beim Rat nachgesucht hatte, mag für ihn bestimmt gewesen sein ¹¹².

Die Familie Bley blieb in Bordeaux. 1823 und 1833 ließen sich die Brüder Johann Wilhelm und Otto Ernst Bley das bremische Bürgerrecht im Bremer Konsulat zu Bordeaux bestätigen ¹¹³. Nach Bremen zurückgekehrt scheinen sie später nicht zu sein.

Zur gleichen Zeit wie Otto Ernst Bley lebte auch Jürgen Samuel Schünemann als Kaufmann in Bordeaux. Schünemann, am 1. September 1776 in Bremen geboren, hatte jedoch kein Glück. In Bordeaux war er bald als ein hitziger und gewalttätiger Mann bekannt, der sich mit anderen Kaufleuten auch handgreiflich anlegte. 1806 wurde er daher inhaftiert, 1809 kam er erneut ins Gefängnis, jetzt allerdings wegen betrügerischen Bankrotts ¹¹⁴. Jürgen Samuel Schünemann starb am 10. August 1819.

Daniel Schütte, am 3. April 1766 als Sohn des Senators Daniel Schütte und der Catharina Meinertzhagen in Bremen geboren, war wohl Ende der neunziger Jahre, nachdem er noch 1793 das bremische Bürgerrecht erworben hatte, nach Bordeaux gegangen ¹¹⁵. Hier hatte er geheiratet und die Firma Daniel Schütte & Co. gegründet ¹¹⁶. Am 18. März 1803 ernannte ihn der Bremer Rat zum „Commissaire de Commerce et des relations commerciales“ in Bordeaux ¹¹⁷. Die bremische Kaufmannschaft, vertreten durch Schüttes Großvater Meinertzhagen, hatte im Juli 1802 angeregt, die bremischen Interessen in Bordeaux durch einen eigenen Konsul vertreten zu lassen, nachdem Lübeck dort durch J. Ph. Weltner und Hamburg durch L. Meyer präsent waren. Die französische Regierung bestätigte Schüttes Ernennung am 30. terminal des Jahres XI ¹¹⁸. Ende 1803 konnte Schütte sein Amt in Bordeaux antreten. Er blieb dort bis zu seinem Tode am 30. Januar 1834.

Nicht alle Bremer, die nach Bordeaux gingen, hatten auch vor, sich hier niederzulassen. Manchen zog es nur für wenige Jahre an die Gironde, um hier das Bordeauxweingeschäft vor Ort zu erlernen. So auch Johann Friedrich Tidemann, dessen Familie im Bordeauxhandel tätig war. Anfang

112 Ebd.; Johan Bley exportierte auf der „Adelheid“ mit Schiffer Hinrich Wessels 10 Fässer Talg, 9 Fässer Pottasche, 10 Kisten Seife, 38 Fässer Anclam, 1 Packen Stockfisch, 2 ½ Tonnen Lebertran, 125/4 Tonnen Seife, 24 Stück holländischen Käse, 4 Last Steinkohle, 20 Oxhoft Bier, 2 Fässer Zwiebeln, 4 Körbe Flaschen, 750 Stück Dielen, 11 Schock Stäbe und 10 Fahm Brennholz.

113 9,S-1223.

114 Bordeaux, Archives municipales, D fol. 169 v.; vgl. auch 2-P.7.c.2.B.4.

115 Vgl. die Abschoßregelung beim Tode seines Vaters Daniel Schütte im Jahre 1799, in dem er sich bereits in Bordeaux befand; 2-R.1.A.3.b.74.S.13.

116 1806 erhielten die Bremer Firmen Hermann Hagedorn & Sohn sowie Hermann Grote Weinsendungen u. a. durch D. Schütte & Co.; 2-R.11.p.5. Bd. 13.

117 2-P.7.c.2.B.4.

118 9,S-1223.

1770 fuhr er per Land nach Bordeaux, wo er bei der deutschen Firma Bethmann, Meinicken & Overmann als Praktikant aufgenommen wurde ¹¹⁹.

Aber auch den entgegengesetzten Weg gab es. Von 1791 bis 1802 hielt sich Jacques Benjamin Ichon, gebürtig aus Libourne und Sohn eines Bordelaiser Weinkaufmanns, in Bremen auf, um hier die Usancen des Bremer Weinhandels zu lernen ¹²⁰. Von 1796 bis 1800 lebte F. Chaperon aus Libourne in Bremen; wahrscheinlich im Hause des Weinkaufmanns Ludwig von Kapff, um, wie es in dem beim Rat beantragten polizeilichen Führungszeugnis heißt, Sprache und Handlung zu erlernen ¹²¹.

Ludwig von Kapff (1765–1841) hatte 1792 die Weinhandlung von seinem Onkel Johann Nonnen übernommen und 1800 in Ludwig von Kapff umbenannt. Schon sein Vater Christoph von Kapff war — wie Johann Nonnen — 1765 im Bordeauxhandel tätig gewesen. Ludwig von Kapff importierte Weine der verschiedensten Provenienzen: Korsika-Weine aus Livorno, Muskatweine aus Sète, portugiesische und griechische Weine aus Hamburg, Rotweine aus Malaga und Barcelona, Weine aus Nantes, La Rochelle und Triest, aus Bayonne und natürlich aus Bordeaux. Ein erhalten gebliebenes Einfuhrbuch Ludwig von Kapffs ermöglicht es, die Weinimporte zu spezifizieren, die die Vorgängerfirma Johann Nonnen während der Jahre 1791 bis 1799 über Bordeaux bezogen hatte ¹²²:

<i>Médoc</i>			375 Oxhoft
Médoc	224 Oxh.	Pauillac	12 Oxh.
St. Julien	100 Oxh.	Margaux	20 Oxh.
St. Estèphe	19 Oxh.		
<i>Prémiere Côte de Bordeaux</i>			3013 Oxhoft
Langoiran	818 Oxh.	Lestiac	22 Oxh.
Rions	120 Oxh.	Paillet	56 Oxh.
Cadillac	84 Oxh.	Capian	10 Oxh.
Loupiac	68 Oxh.	Monprimblanc	30 Oxh.
Ste-Croix du Mont	96 Oxh.	Verdelais	86 Oxh.
Baurech	22 Oxh.	Côtes, r + w	1601 Oxh.
<i>Entre-deux-Mers</i>			1045 Oxhoft
Entre-deux-Mers	976 Oxh.	Pujols	69 Oxh.

119 Bordeaux, ADG, 7 B 2060; Johan Friedrich Tidemann heiratete 1775 Susanne Wichelhausen, eine Tochter des Weinkaufmanns Engelbert Wichelhausen und Inhaber der Firma Buxtorf, Wichelhausen & Co.

120 2-P.7.b.14.d. (18.8.1802). Die Familie Ichon wanderte 1827 von Bordeaux nach Bremen ein, wo sich Jacques Louis Eduard Ichon, ein Sohn des genannten Jacques Benjamin Ichon, als Kaufmann, Reeder und Makler niederließ; vgl. H. Müller, Bremen und Frankreich zur Zeit des Deutschen Bundes (1815–1867), Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv Bremen Bd. 50, 1984, S. 114.

121 2-P.7.b.14.d. (1805).

122 7,2089-25.

<i>Saint-Émilion</i>			228 Oxhoft
<i>Graves</i>			1766 Oxhoft
Graves	270 Oxh.	St. Pey de L.	698 Oxh.
St. Morrillon	32 Oxh.	Gabanac	58 Oxh.
Langon	708 Oxh.		
<i>Cérons</i>			694 Oxhoft
Cérons	246 Oxh.	Podensac	399 Oxh.
Illats	49 Oxh.		
<i>Sauternes</i>			763 Oxhoft
Sauternes	28 Oxh.	Bommes	163 Oxh.
Barsac	130 Oxh.	Preignac	75 Oxh.
Ht. Bars.	367 Oxh.		
<i>Cahors</i>			66 Oxhoft
<i>Muskat</i>			
Béziers		Roussillon	
Frontignan		St. Gilles	
Montbazin		Picardon	
Clermont	211 Oxh.	Clairette	24 10/2 Stück

Ludwig von Kapff war kein Einzelfall. Er steht für die vielen Firmen, die Ausgang des 18. Jahrhunderts im Weinhandel tätig waren und von denen Johan Eggers Sohn & Co. noch heute besteht, ein Unternehmen, dessen Gründer Johan Eggers (1747–1819) in der Weinhandlung Johann Nonnens konditionierte, bevor er 1777 seine eigene Firma gründete¹²³.

Die französische Revolution von 1789 hatte für die Beziehungen zwischen Bremen und Bordeaux zwar zunächst noch keine Auswirkungen, doch bedeutete sie für Bordeaux schon bald das vorläufige Ende seiner stürmischen Aufwärtsentwicklung.

In Übersee wie in Europa beherrschte England die Meere. Während der Revolutionskriege und des 1. Koalitionskrieges (1792–1797) fielen Teile des französischen Kolonialbesitzes in britische Hand, wurden die übrigen vom Mutterland abgeschnitten, wurden französische Häfen blockiert. Santo Domingo revoltierte und löste sich von Frankreich. 1801 hieß es aus Bordeaux, der alte Glanz der Stadt sei dahin, der Handel ruiniert. Die Geschäfte seien rar geworden. Der Kaufmann gehe nur noch aus Gewohnheit zur Börse. Die wirtschaftlichen Zusammenbrüche könne man kaum noch zählen. Das Bild der vielen Schiffe auf der Garonne täusche, denn diese importierten nunmehr aus Nordeuropa die Kolonialwaren nach Bordeaux, die die Stadt früher selbst ausgeführt habe. Für die eigenen Schiffskapitäne gäbe es da-

123 H. Müller, 200 Jahre Johan Eggers Sohn & Co., Bremen 1973, S. 11.

gegen kaum mehr „als ein paar Kisten Pflaumen“. Hinzu komme der Verlust an Schiffen, der über einhundert an der Zahl ausmache¹²⁴.

Die Hansestädte hatten sich bemüht, in den Kriegen gegen Frankreich neutral zu bleiben. Obwohl Bremen als Reichsstadt eigentlich zur Teilnahme an den Koalitionskriegen verpflichtet gewesen war, hatte es sich dieser Verpflichtung durch eine Geldzahlung von jährlich 8000 bis 10 000 Gulden an Hannover entzogen und so den Anschein seiner Neutralität gegenüber Frankreich gewahrt. Diese Politik wurde sowohl vom Deutschen Reich wie auch von Frankreich stillschweigend geduldet. Bremen änderte 1793 die Formulare seiner Seepässe entsprechend um. An die Stelle der „Kaiserlichen Freien Reichsstadt“ trat nunmehr die „Freie Hansestadt Bremen“. Die Maßnahme hatte Erfolg. Obwohl Frankreich die Neutralität Bremens zeitweise nicht anerkannte und zwischen dem 13. August 1793 und dem 7. März 1794 26 bremische Schiffe vor Bordeaux mit Embargo belegte, blieben Kaperungen bremischer Schiffe durch die französische Flagge auf See aus.

So störte es Bremen auch nicht sonderlich, als Frankreich am 18. Oktober 1793 den Handelsvertrag mit den Hansestädten kündigte. Und es war für die bremische Neutralitätspolitik eher lästig als moralisch belastend gewesen, als am 2. Mai 1793 die Bark „Expedition“ in Bremen einlief, deren Kapitän Gert Havighorst man gezwungen hatte, in Morlaix (Bretagne) 25 katholische Priester an Bord zu nehmen, die bis dahin im Château du Toureau inhaftiert gewesen waren¹²⁵.

Der bremische Handel begann, an den Kriegen Frankreichs zu verdienen, und das nicht schlecht. Daß man sich dabei auch an verbindliche Beschlüsse des Reichstags nicht hielt, hatte in Bremen durchaus Tradition. So durchbrachen bremische Kaufleute 1794 das Embargo, das das Reich 1793 auf den Getreidehandel mit Frankreich gelegt hatte. Zwar konnte der kaiserliche Resident den Bremer Kaufleuten offene Verstöße gegen das Embargo nicht nachweisen, doch muß vermutet werden, daß die Getreideexporte Carl Friedrich Schröders sowie Georg Friedrich Nagels 1793 und 1794 weniger nach Nordspanien (Bilbao und Santander) gingen, wie offiziell angegeben, sondern nach Bordeaux, wohin beide über die Bordelaiser Firma Lameyer, Bermond & Co. enge Beziehungen unterhielten¹²⁶.

Waren 1789 noch 112 Schiffe im direkten Verkehr mit Frankreich in Bremen eingelaufen, so sanken diese Zahlen in den folgenden Jahren, wobei jedoch zu beachten ist, daß bremische Schiffe nunmehr als neutral sowohl die französischen Häfen des Mutterlandes wie die seiner Kolonien bedienten, ohne immer auch von dort direkt nach Bremen zurückzukehren. Die Gewinne wurden nun dort gemacht, wo die französische Flagge nicht mehr geduldet oder zu unsicher geworden war.

124 Louis Desgraves, *Bordeaux sur la garonne*, Bordeaux 1972, S. 44 f.

125 2-P.8.B.3.b.2. Bd. 1.

126 2-B.10.b.3.

Der Verkehr mit Bordeaux wurde im wesentlichen unter Bremer Flagge abgewickelt. Hin und wieder bediente man sich auch der neutralen dänischen Flagge. Bei dem Boom, den der bremische Handel allgemein erlebte, war eigener Schiffsraum an der Weser knapp geworden.

1790 hatte man in der zweiten Hälfte des Jahres 12 bremische Schiffe in Bordeaux gezählt¹²⁷. 5 davon waren direkt von Bremen aus gekommen, die anderen über Schiedam, Cork, Amsterdam, Stockholm und St. Petersburg. 1792 sah das Bild ähnlich aus. 10 direkten Ankünften aus Bremen standen in Bordeaux in der ersten Jahreshälfte 6 Ankünfte bremischer Schiffe aus Memel, Ostende, Porto, Liverpool und Bayonne gegenüber. Der Gesamtumfang des jährlichen Direktverkehrs zwischen Bremen und Bordeaux war natürlich größer. 1790 kamen 51 Schiffe von der Gironde, in den folgenden Jahren waren es 1792 : 42, 1793 : 39, 1794 : 16, 1795 : 51, 1796 : 40, 1797 : 33 und 1799 : 68.

Das Bild, das 1801 der hamburgische Konsul Meyer für Bordeaux gezeichnet hatte, spiegelt sich auch in den Handelsbeziehungen zwischen Bremen und Bordeaux wider. Bordeaux, und das wird in den Einfuhren von der Gironde bald deutlich, hatte seit der Mitte der neunziger Jahre seine Bedeutung und Rolle als Markt für westindische Kolonialwaren wie Zucker und besonders Kaffee verloren. Vieles, was früher über Bordeaux kam, wurde nun neben den normalen Ausfuhrartikeln wie Metall, Wachs, Wolle, Garn, Leinen und besonders Holz von Bremen aus an die Gironde ausgeführt. So z. B. Zucker, aber auch Tabak¹²⁸. Die ehemals französischen Kolonialwaren holten nun bremische Segler direkt vor Ort oder erhielten sie durch bewaffnete französische Armateure, die sich bis zur Weser wagten¹²⁹.

Westindischer Kaffee, lange neben dem Wein der wichtigste Exportartikel Bordeaux', kam jetzt direkt aus der Karibik auf den Markt oder aber auf Umwegen über andere Plätze.

Seit 1794 beschränkten sich die Ausfuhrn Bordeaux' ausschließlich wieder auf Wein, Essig, Sirup, Pflaumen und kleinere Artikel. 1796 notierte man an der Schlachte, dem stadtbremischen Umschlagsplatz: 10 Faß, 32 Oxhoft und 45 Terjes Essig, 37 Fässer mit Spitzen, 221 Ballen Kork, 22 Ballen Mandeln, 2 Faß, 9 Kisten Öl, 15 Ballen Papier, 72 Fässer, 233 Kisten Pflaumen, 2 Säcke Pfropfen, 48 Tonnen Sirup, 39 Fässer Terpentin, 8 Kisten Tee, 16 Fässer Tabak, 209 Ballen Tabakstengel, 60 Stück Branntwein, 25 Broden Harz und natürlich Wein: 16 Stück, 27 870 Oxhoft, 33 Terjes und 108 Kisten¹³⁰. Der Kaffee war in diesem Jahr über amerikanische und englische Häfen hereingekommen, etwas auch direkt aus St. Thomas.

127 Bordeaux, ADG, 6 B 281.

128 1795 mit der „Sophia Elisabeth“ Zucker u. a. m. an Clossmann & Co. in Bordeaux, 1800 mit der „Theodora“ Zucker und Tabak; 2-R.11.p.5. Bde. 12 und 14.

129 Vgl. J. Smidt, Über den wichtigen und allgemein nützlichen Einfluß der Reichsfreyen Hansestädte in die Handlung aller Länder, in: Hanseatisches Magazin Bd. 6, Heft 1, S. 73 ff.

130 2-Ss.2.a.4.a.3.

In Bremen begann eine Zeit, die Zeitgenossen die „Goldene Periode des bremischen Handels“ nannten¹³¹ und die bis 1799 andauern sollte.

Als Stapelplatz für alle Waren der kriegführenden europäischen Mächte partizipierte Bremen an der allgemeinen Krise. Die Weineinfuhren aus Bordeaux erreichten einen absoluten Höhepunkt: 1799 wurden auf 43 Schiffen 43 168 Oxhoft, 160 Fässer, 470 Gebinde, 553 Stück, 24 Terjes und 530 Kisten Wein an der Schlachte gelöscht¹³². Mit 98 Schiffsankünften hatte in diesem Jahr auch der direkte Verkehr zwischen Bremen und Frankreich seinen Zenit erreicht.

Doch dann verschärfte sich die internationale Lage in Europa entscheidend. Im März 1799 brach der 2. Koalitionskrieg aus, der zwar am 9. Februar 1801 mit dem Frieden von Lunéville endete, England jedoch im Kriegszustand mit Frankreich beließ. 1803 verstärkten sich die militärischen Auseinandersetzungen, die nun auch Kurhannover und damit Nordwestdeutschland einbezogen. Die Engländer blockierten die Wesermündung.

Der Verkehr mit Frankreich, der bis dahin unter neutraler Flagge noch hatte aufrechterhalten werden können, brach nun zusammen. Bis Ende Juni kamen noch 36 Schiffe mit 27 115 Oxhoft Wein von Bordeaux aus zur Weser, im Juli 1803 waren es noch zwei Schiffe mit 1362 Oxhoft, dann griff die englische Blockade. Die Einfuhren versiegtten ganz¹³³.

Bremens Neutralität war nur noch etwas, das auf dem Papier stand, an das sich aber eigentlich niemand mehr hielt. Die Importe mußten nun auf dem Landweg über Emden oder Varel nach Bremen gebracht werden. 1805 sorgte zwar die Aufhebung der Blockade für etwas Spielraum im Handel, doch folgten ein Jahr später erneute Sperrungen der Wesermündung, zunächst durch Preußen, dann wieder durch die Engländer.

In Bremen ging es längst um mehr als nur noch um Handelsbilanzen. Es ging um das politische Überleben der Stadt.

Die von Napoleon I. am 21. November 1806 verkündete Kontinentalsperre bedeutete vorerst das endgültige Aus für den bremischen Handel zur See¹³⁴.

Französische Importe waren nur noch über den Landweg zu bekommen. Oldenburg wurde zum führenden Umschlagsplatz für Bordeauxweine.

Nur hin und wieder gelang es einem Segler, die Blockade der Weser zu durchbrechen und den englischen Kapern auf See zu entgehen. Seit 1809 konnte man Sicherheit vor französischen Kapern durch Lizenzen erkaufen, deren Unterzeichnung sich Napoleon selbst vorbehalten hatte. Auch bremische Kaufleute machten Gebrauch von dieser Möglichkeit. 1810 wurden Lizenzen in Höhe von 137 640 Francs erworben.

131 Christian Abraham Heineken, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen von der Mitte des 18. Jahrhunderts bis zur Franzosenzeit, bearbeitet von W. Lührs, Bremen 1983, S. 293.

132 Ebd., S. 296.

133 2-Ss.2.a.4.f.1. Bde. 15 und 16. Bis Ende Juni waren auch 4 Schiffe aus Nantes eingelaufen, 7 aus Sète und 10 aus Bayonne.

134 Vgl. zur Kontinentalsperre Max Schäfer, Bremen und die Kontinentalsperre, in: Hans. Gesch.bl. 20, 1914.

Einige davon mögen auch dem Verkehr mit Bordeaux gegolten haben. 1810 kamen mit ihrer Hilfe noch sechs Schiffe durch die Blockade: vier aus Bordeaux, eines aus Bayonne, ein weiteres aus Malaga¹³⁵.

Und dann war auch das vorbei. Am 13. Dezember 1810 gliederte Napoleon Bremen als „bonne ville de l'Empire“ und Hauptstadt des Departements der Wesermündung dem französischen Kaiserreiche ein. Wenn der bremische Weinhandel sich hiervon Vorteile für die Zukunft versprochen hatte, so sah er sich schnell getäuscht. Die Kontinentalsperre unterband weiterhin den Handel über See, und auch die Binnenzölle blieben, so sehr sich die Bremer Weinhändler und auch die Kaufmannschaft in Bordeaux dagegen wehrten¹³⁶. Die französische Finanzverwaltung sah kein Interesse in einer Sonderbehandlung der hanseatischen Departements¹³⁷.

In Bremen wurde bald auch dem letzten klar, was man mit seiner Selbständigkeit verloren hatte. Aus der Freien Hansestadt Bremen war eine französische Provinzstadt geworden, ausgeliefert dem „Je le veux“ Napoleons. Das wird den Bremern nicht geschmeckt haben. Doch schmeckte ihnen auch weiterhin ihr Bordeaux. 1810 wurden in der Stadt 2360 Oxhofs, d. s. immerhin über 500 000 Liter Wein, konsumiert. Der größte Teil davon wird französischer Provenienz gewesen sein: bestimmt für sein bisheriges Publikum in Bremen, nun aber auch für die französische Besatzungsmacht, ihre Verwaltungsbeamten und Offiziere. Und nicht zuletzt auch für den Präfekten des Weserdepartements Graf Philipp Karl von Arberg, wenn er in den Privaträumen des Eschenhofs, seinem Regierungsgebäude an der Domsheide, über einer Flasche Bordeaux grübelte, warum wohl die Bremer weder mit ihm noch mit seiner ständigen Begleiterin Madame d'Ablon gesellschaftlich etwas zu tun haben wollten.

Die aber hatten ihren Stolz. Als es 1811 galt, Kaiserin Marie Louise zur Geburt des Thronfolgers zu gratulieren, griff man nicht auf einen alten Chateaux Margeaux zurück, sondern übersandte der kaiserlichen Wöchnerin zwölf Flaschen stärkenden Roseweins aus den Gewölben des Ratskellers.

Irgendwo hatten schließlich auch die Beziehungen zwischen Bremen und Bordeaux ihre Grenzen.

135 2-Ss.2.a.4.f.1. Bd. 20.

136 6,2 — F.3.a.IX.1.

137 6,2 — F.3.d.XX.

Antikes Erbe und nationales Italien

*Person und Wirken des Bremers Wilhelm Henzen in Rom **

Von H a n s K l o f t

„Am Freitag dem 28. Januar stand im Bibliothekssaale des archäologischen Instituts auf dem Kapitol zur gewöhnlichen Stunde der öffentlichen Sitzungen ein Sarg aufgebahrt, bedeckt mit Kränzen und Parlzweigen, umgeben von Männern verschiedener Nationalitäten, darunter nicht wenigen von gefeiertem Namen, die alle von dem gleich tiefen Schmerz ergriffen waren. Acht Jünglinge, Gäste des capitolinischen Hauses, trugen den Sarg hinaus; die städtische Garde und die Aufseher der römischen Ausgrabungen erwarteten ihn am Fuße der großen Treppe und geleiteten den ernstesten Zug auf dem langen Weg bis zu den Cypressen an der Cestiuspyramide durch die lautlos harrende Menge; aller Verkehr von Wagen und Straßenbahn war so lange auf Anordnung der Obrigkeit gehemmt. Der Mann, dem all diese Ehren galten, war der langjährige Sekretär des deutschen archäologischen Instituts in Rom, Wilhelm Henzen.“

Es sind 100 Jahre her, daß der Straßburger Archäologe Adolf Michaelis den Nachruf auf den Direktor des Deutschen Archäologischen Instituts in Rom mit der bewegenden Darstellung seines Begräbnisses einleitete, ein Ereignis, das die hohe Wertschätzung des Verstorbenen und des Instituts, dem er vorstand, deutlich zum Ausdruck brachte. Bewunderung und Verehrung galten einem Wissenschaftler, dessen Wiege in Bremen gestanden hatte. Johann Heinrich Wilhelm Henzen war am 24. Januar 1816 in Bremen geboren, und es ist nur natürlich, daß sein Tod am 27. Januar 1887 auch von den Bremer Zeitungen ihren Lesern mitgeteilt wurde. „Unser Landsmann Herr Prof. W. Henzen, der Direktor des Archäologischen Instituts ist [. . .] so gefährlich erkrankt, daß man an seiner Genesung verzweifelt,“ heißt es im „Bremer Courier“ vom 28. Januar 1887, und am 30. des gleichen Monats ließ die „Weser-Zeitung“ in ihrem „Bunten Feuilleton“ eine ausführliche Würdigung der Verdienste Henzens folgen, die ein bezeichnendes Licht auch auf die gebildete Leserschaft der Zeitung wirft und es verdient, ausführlich zitiert zu werden:

„[. . .] Das deutsche Archäologische Institut in Rom hat seinen langjährigen Leiter verloren. Der ausgezeichnete Epigraphist Dr. Johann Heinrich Wilhelm Henzen ist heute nach kurzwährender Krankheit an einem Lungen-

* Überarbeitete Fassung eines Vortrags, gehalten auf einem im Rahmen der Italienischen Woche veranstalteten Symposium über „Bremen und Italien“ am 11. Mai 1988 im Gerhard Marcks-Haus.

schlage gestorben — drei Tage nach Vollendung seines 71. Lebensjahres. Henzen war Mitglied der Commission des Corpus inscriptionum Latinarum und als Nachfolger Emil Braun's seit dreißig Jahren Vorsteher des deutschen Archäologischen Instituts, welches er zu dessen gegenwärtiger Berühmtheit erhob. Der Beschluß der Reichsregierung, das römische Institut der Archäologischen Centralanstalt in Berlin unterzuordnen und die Zeitschrift *Annali und Monumenti* mit Anfang dieses Jahres in Berlin erscheinen zu lassen, war für Henzen eine bittere Kränkung gewesen, denn das Institut, welches mit allen italienischen Gelehrten und Sammlern in innigster Verbindung stand und von denselben Arbeitsstoff erhielt, verliert durch die Ausgabe jener Zeitschriften in deutscher Sprache diese Verbindung gänzlich und dadurch auch zum großen Theile seine frühere Bedeutung. Die Italiener haben, dies erkennend, die Gründung eines eigenen archäologischen Instituts in Angriff genommen. Henzen starb derart zugleich mit seiner Schöpfung."

Will man den Text heute verstehen und einordnen, dann sind neben den biographischen Ergänzungen vor allem Verständnishilfen für die innere und äußere Entwicklung der Altertumswissenschaft vonnöten, der Henzens ganze Schaffenskraft bis zu seinem Tode galt und in der er einen unverwechselbaren Platz bis heute einnimmt.

I.

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts gewinnt die Beschäftigung mit der Antike weitere und tiefere Dimensionen, als sie dies vorher besessen hatte. *Johann Joachim Winckelmann* (1717 — 1768) legt die Grundlagen für die Klassische Archäologie als einer methodisch abgesicherten Kunstwissenschaft. *Christoph Gottlieb Heyne* (1729 — 1812) aus Göttingen und *Friedrich August Wolf* (1759—1824), der ab 1784 in Halle wirkte, schufen recht eigentlich eine klassische Altertumswissenschaft, indem sie das ungeheuer breit bestellte Feld der Antikenbeschäftigung und -begeisterung strengen philologisch-kritischen Prinzipien unterwarfen und so einem historischen Verständnis der Antike den Weg wiesen. Aber mit dieser wissenschaftlichen Auseinandersetzung geht, wie die Person Winckelmanns deutlich zeigt, ein neu erwecktes dogmatisch-ästhetisches Interesse an der Antike einher, speziell an den Griechen, welches durch die deutsche Klassik und durch den beginnenden Neuhumanismus mächtig gefördert und verbreitet wurde. Die Antike wird damit zu Beginn des 19. Jahrhunderts zum Eckpfeiler der bürgerlichen Bildung nicht nur in Deutschland. Ihre Akzeptanz und ihre quasi „marktbeherrschende“ Stellung innerhalb der Gesellschaft bildeten die Voraussetzung für die institutionelle Verankerung in den Gymnasien, den Universitäten und Akademien mit ihren vielfältigen Forschungsprogrammen.

Es ist kein Wunder, daß Italien und vor allem Rom an dieser mächtigen wissenschaftlichen und pädagogischen Bewegung besonders partizipierten. Seit 1748 werden die Ausgrabungen der vom Vesuv verschütteten Städte Pompeji und Herculaneum intensiviert. Die griechischen Kolonien in Unteritalien,

allen voran Paestum, werden neu entdeckt; die großartige griechische Architektur erfährt durch die eindrucksvollen Stiche Piranesis (seit 1777) eine große Breitenwirkung. Der in Neapel akkreditierte englische Gesandte Sir William Hamilton ließ 1766/67 und 1789/90 seine kostbare Sammlung griechischer Vasen veröffentlichen, welche die griechische Malerei der archaischen und klassischen Zeit zum ersten deutlich greifbar machte. In Rom selbst grub der vom Papst angestellte Commissario delle antichità Carlo Fea 1803 – 1817 auf dem zum Campo vacchino heruntergekommenen Forum Romanum und erschloß in einer ersten Weise das Herzstück der antiken Urbs Roma.

Die Antikenbegeisterung und das Interesse an den neuen, oft sensationellen Funden geht durch das gesamte Europa. Die englischen, französischen, deutschen und italienischen Gelehrten fühlten sich jenseits ihrer nationalen Herkunft einem gemeinsamen Anliegen verpflichtet, sie pflegten und förderten das antike Erbe in vielen gelehrten Zirkeln. Als nach mehreren Anläufen endlich 1829 in Rom das *Istituto di Corrispondenza Archeologica* als eine private Anstalt unter preußischer Protektion gegründet wurde, richtete man neben einer deutschen auch eine italienische, eine französische und eine englische Sektion ein. Der erste Präsident Blacas d'Aulps war Franzose, der zweite, Fürst Metternich, ein Österreicher. All das, was in Rom und Italien an archäologischen Resten ergraben und wissenschaftlich erschlossen wurde, sollte über die Landesgrenzen hinweg der damaligen Gelehrtenwelt ganz allgemein zugänglich gemacht werden. Es lag eine gewisse Zwangsläufigkeit und gleichzeitig unverkennbar eine Tragik darin, daß die auf private Initiative und mit privaten Geldern fundierte internationale Gelehrtenanstalt über mehrere Etappen zu einem preußischen (1859) und ab 1874 zu einem öffentlichen Institut des Deutschen Reiches wurde, das dem Auswärtigen Amt bzw. dem Reichskanzler unterstand. Parallel dazu wurden die gesamteuropäischen Elemente allmählich ausgesondert und von dieser Seite her der Nationalisierung der Antikenbeschäftigung Vorschub geleistet. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts traten die Commissione Archeologica Comunale di Roma, die Ecole Française, die American Academy, die British School neben dänischen, schwedischen, belgischen und niederländischen Sektionen auf den Plan und knüpften von sich aus das wissenschaftliche Band zwischen dem antiken Schatzhaus Italien und dem jeweiligen Mutterland. Es kann, wenn man rückwärts blickt, kein Zweifel daran herrschen, daß die Praxis nationaler Forschungsprojekte im Italien des 19. Jahrhunderts große Vorteile besaß und respektable Leistungen ermöglichte. Wenn Italien und Rom – anders als das antike Griechenland – auch heute noch für den Altertumsforscher die eigentliche Wiege und Heimat der europäischen Zivilisation darstellen, dann hat dies auch mit dem vielfältigen Wirken europäischer Wissenschaftler in dieser Region zu tun, in welcher die Antike, wie es schon Goethe erlebt hatte, eingebunden bleibt in einen faszinierenden Lebenszusammenhang und eine unverwechselbare mediterrane Kulturlandschaft.

II.

Entwicklungen, wie die oben skizzierte, laufen nicht automatisch und anonym ab, sondern werden getragen und gefördert, zum Teil auch gebremst von konkreten Personen. Der Bremer Wilhelm Henzen verkörperte in sich eine beträchtliche Wegstrecke, welche die klassische Altertumswissenschaft im 19. Jahrhundert zurückgelegt hat. 1816 in Bremen geboren, kam er nach dem frühen Tode seiner Eltern in die Obhut eines befreundeten Maklers (Carl Müller, wohnhaft Liebfrauenkirchhof 7) und besuchte das Gymnasium, dem das ganze Interesse „des kränklichen Knaben“ (Michaelis S. 1) galt. Der Eintrag des Direktors der Schule unter dem Datum des 29. September 1831:

„Versetzt in die Gelehrtenschule, einer der verständigsten, fleißigsten und bravsten Schüler, die ich je gehabt. Gott erhalte ihn gesund“

zeigt programmatisch das Naturell und den geistigen Zuschnitt Henzens an, die ihn sein Leben lang prägten. Als er 1836 die Schule mit dem Abgangszeugnis ersten Grades verließ, was durchaus selten war, schrieb ihm das Direktorium:

„Was die Reife seines Charakters betrifft, so entlassen wir ihn mit der frohen Überzeugung, daß die schöne Lauterkeit seiner Gesinnung und seiner Sitten, sein biederes Wesen, sein gerades, tüchtiges und gesetztes Benehmen ihm alle Edlen zum Freunde machen und durch das Leben erfreulich leiten werden.“ (Mau S. 135)

Es ist hier nicht davon zu handeln, daß derartige Elogien für den Lebenshorizont der Schulmänner des 19. Jahrhunderts mindestens so aufschlußreich sind wie für die Adressaten selbst. Wohl aber hat man Anlage und Fähigkeit Henzens im Grunde durchaus richtig gesehen, dessen frühe Lebensverhältnisse ihn in der Schule wie im Studium zu dem heranwachsen ließen, was er schließlich in Rom wurde.

Daß der sich zunächst nach Bonn und 1838 nach Berlin wandte, um Philologie zu studieren, lag nahe. Beide preußischen Universitäten waren in Deutschland in den Geisteswissenschaften führend; die Namen F.G. Welcker, A. Boeckh, L. von Ranke, J.G. Droysen, Fr. von Savigny und K. Lachmann, die Henzen allesamt zu seinen Lehrern zählte, lassen das geistige Potential erahnen, an welchem die Studierenden in dieser Zeit teilhaben konnten, wenn sie nur wollten. „Der schüchterne, allem studentischen Treiben abholde Jüngling“ (Michaelis S. 1) hat die Bahn weiterverfolgt, die er auf dem Gymnasium in Bremen gelegt hatte. Nachdem er sein Studium 1840 mit einer Dissertation über das Leben des Polybios abgeschlossen hatte, begab er sich auf Reisen, zunächst nach London und Paris, wo er seine Sprachfertigkeiten vervollkommnete, dann nach Rom und Griechenland, um den klassischen Studien die nötige Anschauung zu geben. Wie bei vielen seiner Zeitgenossen war die Begegnung mit den antiken Stätten nicht bloß rezeptiv, sondern führte zu Aufzeichnungen und kleineren Abhandlungen, die den künftigen Forscher erahnen lassen. Es waren daher nicht nur Zufälligkeiten, die ihn ab 1842 für dauernd seine Arbeitsstätte in Rom finden ließen. Er gewann Anschluß an

das Archäologische Institut, zunächst als wissenschaftliche Hilfskraft, dann (ab 1845) als 2. Sekretär, schließlich ab 1856 als 1. Sekretär, was der Stellung eines Direktors entsprach. Henzens Lehrer und väterlicher Freund F.G. Welcker (1784 – 1868) leitete seit 1829 die deutsche Sektion des römischen Institutes. Er hat seinem begabten Schüler sicherlich den Weg geebnet. Aber die Verbindung zur lateinischen Epigraphik hat nicht er geknüpft, sondern der damalige 1. Sekretär Emil Braun, der Henzen bewegte, dieses ihm bisher fremde Gebiet in Angriff zu nehmen.

Henzen hat es in der lateinischen Epigraphik, der er über 40 Jahre seines wissenschaftlichen Lebens widmete, zur großen Meisterschaft gebracht. Sein Name besitzt in diesem Zweig der Altertumswissenschaft auch heute noch einen guten Klang. Daß dies so ist, hat nun auch wieder mit äußeren Umständen zu tun, in die sich Henzen mehr einfügte, als daß er sie von sich aus in Angriff nahm.

Die Kenntnis der antiken Welt muß von den literarischen Quellen auf die inschriftlichen ausgedehnt werden: Diese Forderung hatte für die griechische Antike vor allem August Boeckh aufgestellt und in der Sammlung griechischer Inschriften (*Corpus Inscriptionum Graecarum*, CIG, Berlin 1828 ff.) zum Teil verwirklicht. Als Theodor Mommsen 1847 in einer Denkschrift an die Königlich Preußische Akademie der Wissenschaften seinen Plan eines *Corpus Inscriptionum Latinarum*, einer Sammlung aller lateinischen Inschriften, entwickelte, knüpfte er in gewisser Weise an Boeckh an. Er unterschätzte allerdings die Schwierigkeiten, die sich einem solchen Unternehmen in den Weg stellten. Es dauerte über sieben Jahre, bis 1854 Mommsen, F. Ritschl (Bonn) und Wilhelm Henzen in Rom den offiziellen Auftrag erhielten, die lateinischen Inschriften des *Orbis Romanus* zu sammeln und zu edieren. Es war nur natürlich, daß dabei Henzen die Sektion der gewaltigen Inschriftenmasse der Stadt Rom zufiel, und er hat sich dieser entsagungsvollen Aufgabe mit Fleiß und Sachverstand gewidmet. Mit der Erschließung der Inschriften für die Antike geht ein wichtiges inhaltliches Moment parallel. Die auf uns gekommenen literarischen Zeugnisse (Geschichtsschreibung, Epos, Drama, Lehrgedicht, Poesie im weitesten Umfang) reflektieren in aller Regel nur einen Teil der antiken Lebenswirklichkeit, und dies zudem im Blickwinkel eines bestimmten Autors. Inschriften dagegen erwachsen aus dem politischen und sozialen Leben selbst. Sie halten die Laufbahn eines Senators oder Ritters fest; sie dokumentieren die Freilassung eines ehemaligen Sklaven; sie verewigen mit der genauen Aufzählung von Spenden und Stiftungen das Andenken an den Geldgeber; sie regeln Grenzen zwischen Gemeinden. Anders gesagt: Die antike Welt, in unserem Falle das *Imperium Romanum*, erhält eine politische, wirtschaftliche und soziale Dimension durch die Ausdeutung derartiger Quellen, wie sie dies vorher gar nicht besitzen konnte.

Mommsen war der geniale Initiator auf dem Feld der lateinischen Inschriften, so wie er später auch den Anstoß für die Sammlung und wissenschaftliche Auswertung der Münzen, mittelbar ebenfalls der Papyri gab. Dem Historismus des 19. Jahrhunderts verdankt die wissenschaftliche Welt nicht allein eine – uns heute fragwürdig erscheinende – Weltanschauung und eine

ergänzungsbedürftige Hermeneutik, sondern eben auch die Erschließung wichtiger, bis dahin wenig beachteter Quellengattungen, die in sich bereits das Potential zu einer inhaltlichen Korrektur tragen. Indem Henzen sich im Gefolge Mommsens die Edition von Inschriften zu seiner Lebensaufgabe machte, half er mit, die Geschichte der antiken Stadtstaaten und Reiche von innen her in einer Dichte und Anschaulichkeit zu schildern, wie dies vorher nicht möglich war. Einen besonderen Erfolg gewann er auf diesem Felde mit der Edition der sog. Arvalakten, den Aufzeichnungen und Protokollen der *fratres Arvales*, einer römischen Priesterschaft, die für die dynastischen, religiösen und sozialen Probleme des frühen Prinzipates einzigartige Mitteilungen enthalten.

Der Hintergrund dieser Edition, die Henzen 1874 samt Kommentar und Register vorlegte, verdient aus einem besonderen Grunde unsere Aufmerksamkeit. Daß beim 4. Meilenstein der Via Portuensis stadtauswärts der Hain der Dea Dia, das Heiligtum der Arvalbrüder, lag, wußte man durch verschiedene Funde, die von der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts an nach und nach geborgen wurden. Umfängliche Grabungen versprachen eine reiche Ernte, aber sie waren kostspielig. Es gelang, das preußische Königspaar Augusta und Wilhelm (der spätere Kaiser Wilhelm I.) für die Grabung zu interessieren, und erst ihre großzügige Förderung ermöglichte eine systematische Grabung und Bergung der Fundstätte in den Jahren 1867 — 1869. Dies war die Voraussetzung für die wissenschaftliche Auswertung, die Henzen vornahm. Anders gesagt: Es waren ein von Rom und Italien her gesehen ausländisches Mäzenatentum und ausländische Forschungstätigkeit, welche einen Teil des gewaltigen römischen Erbes erschlossen und der wissenschaftlichen Welt zur Verfügung stellten.

III.

Hier wird ein latentes Konfliktpotential sichtbar, das man auf dem Hintergrund der wachsenden nationalen Zeitströme sehen muß und dem sich Henzen und das Institut nicht gänzlich entziehen konnten. Italien hatte über mehrere schmerzliche Etappen hinweg mit der Zerschlagung des Kirchenstaates und der Übernahme Roms am 20. September 1870 die Bildung eines einheitlichen Nationalstaates zu einem gewissen Abschluß gebracht, eines Nationalstaates mit mehr inneren als äußeren Bruchlinien. Sie stellten die Folge eines heterogenen wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Konglomerates dar, welches durch Waffen und äußere Diplomatie zusammengebracht wurde und für das eine nationale Identität erst noch zu schaffen war. In gewissem Sinne waren Leistungen und Defizite der deutschen Einigung, die in der Kaiserproklamation zu Versailles am 18. Januar 1871 einen glanzvollen äußeren Höhepunkt fand, mit den italienischen Verhältnissen durchaus vergleichbar. Auch für das neugegründete Deutsche Kaiserreich, das seinem Verfassungscharakter nach sich primär als eine Konföderation der verbündeten Fürsten und freien Städten darstellte (mit den tendenziell zentralistischen Institutionen Reichstag und Kaiser), war der einheitliche National-

staat ein Ziel, das erst noch der Verwirklichung harrte. Die vielen unleugbaren Unsicherheiten und Irritationen, die Siege und Niederlagen, welche die innere Entwicklung des deutschen und italienischen Nationalstaates bis zum Ersten Weltkrieg hin prägten, sind nicht Gegenstand unserer Überlegungen; wohl aber stehen sie in einem unmittelbaren Wechselverhältnis zur Geschichte des Deutschen Archäologischen Institutes in Rom und seines Leiters Wilhelm Henzen, der seit 1842 Zeitgenosse, Beobachter und Betroffener des gewaltigen Prozesses war.

Nachhaltig wurde er zuerst 1848 mit den Auswirkungen des entstehenden Nationalstaates konfrontiert. Von Neapel ausgehend, war der Funke der Revolution nach Rom, der Hauptstadt des Kirchenstaates, übergesprungen. Die Bewegung fand ihren Höhepunkt in der Ausrufung einer römischen Republik am 6. Februar 1849. Aber die restaurativen Tendenzen der Zeit und die damals herrschende europäische Mächtekonstellation ließen diese nationale „Flamme der Freiheit“, wie es viele Zeitgenossen empfanden, wieder verlöschen. Die Truppen Frankreichs unter Napoleon III., der sich als Schutzmacht des Kirchenstaates aufgeworfen hatte, eroberten Rom bereits im Juli, die päpstliche Herrschaft wurde restauriert, am 12. April 1850 zog Pio Nono (Pius IX.) im Schutze französischer und österreichischer Bajonetten unter großem Gepränge in seine Hauptstadt ein.

Konnte es für einen Ausländer in diesen schwierigen und undurchsichtigen Zeiten opportun sein, Partei zu ergreifen? Henzen war kein politischer Feuerkopf wie Mommsen; er sah seine Aufgabe darin, unbeirrt von den Tagesereignissen die Stellung auf dem Capitol zu halten, die Geschäfte trotz der Beschießung durch die Franzosen weiterzuführen und wissenschaftlich zu arbeiten. Diese ihm kongeniale politische Enthaltensamkeit, die dem heutigen Betrachter durchaus fragwürdig anmutet, entbehrt nicht der moralischen Größe und der Klugheit. Das Institut war auf das Wohlwollen und die Duldung der päpstlichen Administration angewiesen und konnte kein Interesse daran haben, die vorhandenen Reibungspunkte noch zu vermehren. Auch über die in Rom erscheinende wissenschaftliche Publikation übte der Kirchenstaat eine Zensur aus. „Der Padre Maestro als zuständiger Zensor für die Institutsschriften konnte sich für eine Venus nur selten erwärmen“, wie H.G. Kolbe schreibt. Als Wolfgang Helbig (Mitarbeiter am Institut seit 1862) beabsichtigte, „eine ganze phallische Bescherung“, wie Henzen es nannte, im *Bulletino* des Instituts unterzubringen, „war das Schicksal des ganzen Heftes von vornherein besiegelt“. (Kolbe, *Jahrbuch der Wittheit* 29 S. 141)

Daß Henzen von seinen wissenschaftlichen Grundsätzen, seinen religiösen Überzeugungen — er war und blieb Protestant — und von seiner nationalen Gesinnung her das Ende der päpstlichen Herrschaft herbeisehnte, ist verständlich. In einem Brief Theodor Mommsens vom 28. Januar 1862 an seine Frau in Berlin, in dem er sich nicht eben fein über Henzens zum Katholizismus konvertierte Frau Auguste ausläßt, heißt es:

„Meine Einrichtung ist die, daß ich bei Henzen essen kann, aber nicht muß und sehr viel werde ich wohl nicht davon gebrauchen. Ihn kennst Du ja und er ist unverändert, bei ihr scheint mir der Geist der zänkischen Hoffart und

der christliche Disputierteufel mit den Jahren und den Runzeln sich immer mehr zu entwickeln, Gott gebe mir Geduld; geschenkt wird ihr aber nichts, sie muß es anhören, daß wir Pio Nonos Auflösung mit vergnügter Hoffnung herankommen sehen.“ (Wickert, Mommsen II S. 254)

Die von Mommsen und Henzen im privaten Kreis ventilerte Hoffnung auf „Auflösung“ wurde 1870/71 Wirklichkeit, nicht zuletzt ein Ergebnis der äußeren europäischen Mächtekonstellation. Die Schutzmacht des Vatikans, Frankreich, war bekanntlich anderwärts beschäftigt. Am 20. September 1870 eroberten unter dem General Cordona italienische Truppen Rom, am 26. Januar 1871 erfolgte die förmliche Proklamation zur offiziellen Hauptstadt Italiens. Es ist hier nicht der Ort zu schildern, in welcher Weise sich die Fäden zwischen der neuen kommunalen Verwaltung und der staatlichen Administration auf der einen und dem Institut auf der anderen Seite knüpften. Aber es kann kein Zweifel daran geben, daß Henzen aufgrund seiner persönlichen Lauterkeit, seiner wissenschaftlichen Autorität und seiner unaufdringlichen Güte und Hilfsbereitschaft Ansehen und Stellung des Instituts im neu entstandenen Italien zu festigen wußte. Es waren besonders persönliche Beziehungen zu italienischen Forschern, die sich fruchtbar auswirkten. Mit Giuseppe Fiorelli, der bereits 1860 von Victor Emanuel zum Leiter der Ausgrabungen in Pompeji bestellt worden war, verband ihn eine persönliche Freundschaft. Sie war wiederum dafür mit verantwortlich, daß August Mau, der Assistent Henzens und spätere Bibliothekar des Instituts, relativ ungehindert in Pompeji forschen und arbeiten konnte. Maus meisterhafte Synthese „Pompeji in Leben und Kunst“ (Leipzig 1900) ist heute noch, trotz der vielen Neufunde und der neueren Darstellungen, nach wie vor eine unentbehrliche Lektüre für denjenigen, der sich mit den versunkenen Städten am Vesuv ernsthaft auseinandersetzt.

Die innere Verbindung zu seiner Wahlheimat Rom ging so weit, daß italienische Freunde ihm zum 70. Geburtstag einen Band mit einer Widmung „Domicilio et animo concivi“ überreichten. Bei der Formulierung mag italienischer Überschwang mit am Werke gewesen sein. Aber daß Henzen aufgrund seiner Gesinnung und seines langen Aufenthaltes ein römischer Mitbürger im wahrsten Sinne des Wortes geworden war, trifft sicher zu und bildet keinen Einwand gegen seine *origo*, seine vielfältigen Bindungen zu Deutschland und insbesondere zu Bremen, wo sein Bruder und sein Neffe gleichen Namens ansässig waren.

Eine derartige Doppexistenz hat es unter Gelehrten und Künstlern immer wieder gegeben, und Henzen verstand es, bis zum Lebensende, die unleugbaren Gegensätze, „die Verschiedenartigkeit des deutschen und italienischen Wesens“ (Mau S. 157), in sich zum Ausgleich zu bringen. Darin lag seine Stärke. In einem Institut wie dem römischen gab es selbstverständlich sachliche Meinungsverschiedenheiten. Epigraphik, Archäologie und Philologie waren in ihrer Gewichtung gegeneinanderzuhalten. Es galt, Stipendiaten, die von ihren Professoren in Deutschland vorgeschlagen wurden, auszuwählen, die Arbeit unter den Mitarbeitern zu koordinieren und Prioritäten zu setzen. Auf diesem Felde wirkte Henzens auf Harmonisierung bedachtes Naturell

nicht weniger segensreich als im privaten Kreis. Seine Wohnung auf dem Capitol war Mittelpunkt der deutschen Gelehrtenkolonie. Freunde aus dem hohen Norden, u.a. auch der Bremer Marschendichter Hermann Allmers, wurden gern und gastlich bewirtet. Besonders die *ragazzeria*, die jungen deutschen Studiosi, kamen regelmäßig bei ihm zusammen und fanden ein offenes Ohr auch in ihren privaten Nöten. So hat er, ein Meister der leisen Töne, eher im Hintergrund wirkend, ohne Rücksicht auf öffentliche Anerkennung in seiner über vierzigjährigen Tätigkeit für das Verhältnis zwischen Deutschland und Italien mehr ausgerichtet als mancher spektakuläre Brückenschlag auf hoher und höchster Ebene.

IV.

Es ist deshalb nicht verwunderlich, daß er einen weiteren Schritt zur „Germanisierung“ des Instituts im Jahre 1885 als eine bittere persönliche Kränkung, als schädlich für die wissenschaftliche Arbeit ansah und sich die Querelen übermäßig stark zu Herzen nahm. Vordergründig ging es um eine Sprachenregelung: Das traditionell vorwaltende Italienisch und Französisch in den öffentlichen Vorträgen und schriftlichen Beiträgen des Instituts sollten durch das Deutsche ersetzt, teils ergänzt werden. Die entsprechende Verfügung des Reichskanzlers vom 9. März 1885 knüpfte die weiteren Dotationen der Institutsgelder an die Einhaltung der Bestimmungen, so daß damit ein internes freies Abwägen der Gesichtspunkte kaum noch möglich war. Anlaß für diesen uns heute eher nebensächlich erscheinenden Konflikt war ein Artikel in der „Kölnischen Zeitung“ (vom 1. Januar 1885) über die Zustände im römischen Institut, an dessen Ende es hieß:

„Nachdem Fürst Bismarck die deutsche Sprache in den diplomatischen Verkehr eingeführt hat, dürfte doch wohl die deutsche Wissenschaft sich nicht scheuen, dem Ausland gegenüber ihre eigene Sprache zu reden. Die Achtung des Auslandes wird sie dadurch nicht verlieren und den deutschen Gelehrten wird sie das beschämende Gefühl der Zurücksetzung und Mißachtung ersparen, welchem sie allein unter allen Nationen in Rom noch ausgesetzt sind.“ (Wickert, DAI S. 27)

Es war vor allem dieser nationale Zungenschlag, durch den diese Sprachregelung eine gefährliche Dimension annahm, daneben aber auch private Emotionen und Überzeugungen. Theodor Mommsen, der unversöhnliche Gegner Bismarcks, wählte, der Reichskanzler wolle das Institut zerschlagen, und verließ aus Protest die Zentralkommission, das oberste Koordinationsgremium in Berlin. Henzen als Mann vor Ort sah vor allem die guten Beziehungen zu den italienischen Stellen und Kollegen gefährdet und befürchtete nicht zu Unrecht, daß die Italiener ihr Interesse nunmehr auf die eigenen nationalen Institutionen richten würden. So war seine Bitte um Entlassung aus dem Staatsdienst zum 1. Oktober 1885 auch eine Folge des politischen Eingriffs in „sein“ Institut, in das durch ihn geschaffene und zusammengehaltene Gleichgewicht zwischen den divergierenden nationalen und wissenschaftlichen Interessen. Eine andere Tonart im Umgang der Nationen schien jetzt gefragt,

und in dieser Welt war für Leute vom Schlage Henzen kein Platz mehr vorhanden. Sein Tod knapp zwei Jahre nach diesem Ereignis wurde von den Zeitgenossen in ursächliche Verbindung mit den Neuerungen im Institut — *la morte del istituto*, wie Henzens Freund und Kollege in Rom, Giovanni Batista de Rossi, kommentierte — gebracht. Daß der offizielle Nachruf (vgl. Appendix) diesen Konflikt, dessen Stellenwert uns heute eher zweitrangig anmutet, herunterzuspielen versuchte, ist nur zu verständlich. Die Enthüllung seiner Büste durch die römische Kommune am 27. Januar 1888 *nella Sala dei Fasti in Campidoglio*, an dem Platz also, an dem die von Henzen edierten Triumphal- und Consularfasten aufgestellt worden waren, brachte die Anerkennung seiner Verdienste als Meister der Epigraphik und als unermüdlicher Förderer der deutsch-italienischen Verständigung sinnfällig zum Ausdruck.

Henzens Grab auf dem Protestantischen Friedhof am Fuße der Cestius-Pyramide, in einer beeindruckenden und geschichtsmächtigen Umgebung, wie sie selbst in Rom selten ist, vermag auch den heutigen Betrachter noch in seinen Bann zu schlagen: Ein deutscher Altertumswissenschaftler, der durch die Sammlung römischer Inschriften Grundlagen für die Erforschung der Stadt und des römischen Reiches legt; ein Norddeutscher, der die meiste Zeit seines Lebens unter südlichem Himmel zubringt und dem die Ewige Stadt zur zweiten Heimat wird; ein Hanseat, der sich auf nüchterne und eher reservierte Weise mit den mächtigen nationalen Ideen der Zeit arrangiert; ein Protestant, der für seine katholische Ehefrau und für sich als Grabspruch eine Sentenz des Kirchenvaters Augustinus auswählt: *in necesariis unitas, in dubiis libertas, in omnibus caritas*; Einigkeit, wo es nottut, freie Entscheidung auch für den anderen, wo man nicht ganz sicher ist; liebevolle Zuneigung in allen Stücken. Dies war nicht allein ein Programm für eine glückliche Ehe, sondern der Wahlspruch für Henzens öffentliches Wirken überhaupt.

Gute Beziehungen zwischen den Nationen sind nicht allein eine Sache der Politik, der großen schöpferischen und genialen Persönlichkeiten, die oft die entscheidenden Impulse geben, um ein fruchtbares Zusammenleben in die Wege zu leiten. In diesem Sinne gehörte Wilhelm Henzen zweifellos „nicht zu den führenden Geistern“, wie H.G. Kolbe zu Recht bemerkt. Diese Erkenntnis hätte ihn nicht sonderlich bekümmert oder in seiner Wirksamkeit eingeschränkt. „Wo die Meister bauen, haben die Kärner zu tun.“ Der Spruch behält seine Wahrheit auch in der Umkehrung: Ohne die Kärnerarbeit der vielen mittelmäßigen, kleinen und oft namenlosen Helfer läßt sich auch der schönste Bauentwurf nicht umsetzen. In der Wissenschaft wie im gesellschaftlichen und politischen Leben seiner Zeit hat der Bremer Wilhelm Henzen auf seine Art dazu beigetragen, Gegensätze zu überwinden und auf der Grundlage der Antike und ihrer Erforschung die europäischen Nationen einander näher zu bringen.

Unmittelbar nach Henzens Tod haben A. MAU, Burs. Jahresberichte 57, 1889, S. 135 ff. (Mau) und A. MICHAELIS, Jahrbuch D. Arch. Inst. 2, 1887, S. 1 ff. (Michaelis) in ausführlichen Nekrologen Henzen gewürdigt. Der z. Zt. beste Kenner der Materie, der 2. Direktor des Archäologischen Instituts in Rom, H.G. KOLBE, hat vorgelegt: Wilhelm Henzen und das Institut auf dem Kapitol. Aus Henzens Briefen an Eduard Gerhard, Mainz 1984 (mit einem kurzen biographischen Abriß); ders.: Wilhelm Henzen aus Bremen und das Archäologische Institut auf dem Kapitol in Rom, Jahrbuch Wittheit zu Bremen 29, 1987, S. 133 ff. (Kolbe). Zur Geschichte des Instituts F. W. DEICHMANN, Vom internationalen Privatverein zur preußischen Staatsanstalt. Zur Geschichte des Istituto di Corrispondenza archeologica, Mainz 1986. L. WICKERT, Beiträge zur Geschichte des Deutschen Archäologischen Instituts 1879 — 1929, Mainz 1979 (Wickert, DAI), dort S. 27 ff. ausführlich zu den Umwandlungen des Instituts nach 1885. Für Henzen ist die Freundschaft mit Th. Mommsen in vielen Bereichen grundlegend gewesen, L. WICKERT, Th. Mommsen: Eine Biographie I-IV, Frankfurt 1959 — 1989 (Wickert, Mommsen), mit reichem Material zum gegenseitigen Verhältnis.

Es ist kein Zufall, daß trotz dieser wertvollen Beiträge eine fundierte Biographie bisher noch nicht vorgelegt wurde. Das liegt nicht nur daran, daß Henzen trotz seiner unbestreitbaren Leistungen im Vergleich mit Mommsen und anderen Wissenschaftlern seiner Zeit eher Durchschnitt war, und der Durchschnitt, obwohl viel repräsentativer für die Zeit als die großen originellen Geistesheroen, es in aller Regel nicht zur Darstellung bringt. Man müßte m.E. das gesamte Quellenmaterial erneut sichten und neben den wissenschaftlichen Verdiensten vor allem auf die politische Auffassung, die bürgerliche Mentalität in ihrer Prägung durch Herkunft und Ausbildung, die ganz eigene Sozialisation und die besonderen Lebensbedingungen abseits der Heimat abheben, letztendlich auf ein Profil, das durch die übergreifenden Rahmenbedingungen (den entstehenden Nationalstaat, den Historismus der Zeit, das bürgerliche Arbeitsethos u. a. m.) seine besondere Prägung erfährt.

Der Nachlaß Henzens befindet sich zu einem großen Teil im Archiv des Deutschen Archäologischen Instituts in Rom. Die Briefe an Mommsen, etwa 5000 Stück, liegen in der Handschriftenabteilung der Deutschen Staatsbibliothek in Ostberlin. Über Henzens Haushälterin Rosina Kopf, eine geborene Bremerin, sind einige Teile des Nachlasses in die Staats- und Universitätsbibliothek Bremen gelangt. Durch die Auslagerung nach Bernburg während des letzten Krieges ist der größte Teil des Bestandes verschollen. Unter den Siglen Man b 198 und Man b 193 werden die verbliebenen Reste geführt. Der unten zitierte Nachruf (Man b 193) ist durch die Rückgabe der Bremer Bestände aus Ostberlin 1987 zum ersten Mal wieder greifbar geworden. Daß er aus der Feder von Michaelis stammt, hat mir H. G. Kolbe freundlicherweise mitgeteilt.

Die im Nachruf angesprochene Charakterzeichnung Henzens geht auf Th. Mommsen zurück, der 1867 zum 25jährigen Dienstjubiläum eine Gedenktafel mit folgendem Wortlaut entwarf:

GVILELMO HENZEN BREMENSIS
PER ANNOS XXV
INSTITVTI ARCHAEOLOGICI ROMANI MODERATORI
CVRATORI EIVS INTEGRO FIDELI FACILI NAVO
BONARVM LITTERARVM APVD DVAS NATIONES PROPAGATORI
ITALORVM GERMANORVMQVE AMICITIAE STABILITORI
THESAVRI EPIGRAPHICI VRBANI CONDITORI
QVI NEMINEM LAESIT OMNES SINGVLOSQVE ADIVVIT
AMICO SVAVI HOSPITI COMI HOMINI BONO
MENSE IVLIO ANNI MDCCCLXVII
SODALES

Appendix

Nachruf auf Wilhelm Henzen durch Adolf Michaelis, gehalten am 30. Januar 1887 an Henzens Grab auf dem Protestantischen Friedhof an der Cestius-Pyramide.

Hochgeehrte Versammlung!

Im Namen der Centraldirektion des archäologischen Instituts bin ich hierher gekommen um unserem dahingeschiedenen Freunde und Collegen die letzte Ehre zu erweisen. Nicht von meinem eigenen Verlust und meinen eigenen Empfindungen habe ich zu reden, der ich eine mehr als dreißigjährige herzliche, niemals getrübe Freundschaft ins Grab sinken sehe. Wozu aber auch von den Gefühlen des Einzelnen reden, hier vor Ihnen: Sie alle haben den Entschlafenen gekannt, das heißt bei diesem Manne, Sie alle haben ihn geliebt. Lassen Sie mich vielmehr in kurzen Zügen Ihnen ins Gedächtnis zurückrufen, was unser Henzen fast ein halbes Jahrhundert hindurch unserem Institut gewesen ist.

Als ein Jüngling von 26 Jahren trat er in den Dienst des Instituts, kränklich von Körper, aber stark von Geist und Charakter; und sehr bald sollte sich zeigen, daß das Institut in ihm seinen festesten Halt und seine sicherste Stütze gefunden hatte. Henzen ist es, der die epigraphischen Studien in die Sitzungen, fast möchte man auch sagen in die Schriften des Instituts eingeführt hat. Im Verein mit seinem Herzensfreunde Theodor Mommsen erschloß er dieses Gebiet. Sie wanderten hinauf nach San Marino zu dem großen Meister der lateinischen Epigraphik, zum Grafen Borghesi; sie schlossen enge Freundschaft und Studiengemeinschaft mit Männern wie de Rossi und Fiorelli, und ein neues Leben und Streben begann auf diesem Gebiete. So ward den epigraphischen Studien ihr fester Platz im Arbeitsplan des Institutes gesichert. Aber auch für weitere Unternehmungen sollten diese Arbeiten fruchtbar wer-

den; ich brauche nur das Corpus Inscriptionum Latinarum zu nennen, zu dessen Begründern neben Mommsen und de Rossi unser Freund zählte. Aber es ist nicht meine Sache und nicht dieses Ortes, Henzen als Epigraphiker zu schildern; berufenere Männer werden das an anderem Orte thun. Unser Institut aber sollte bald Henzen zu einem Dank ganz anderer Art verpflichtet werden. Als im Sommer 1849 der Kanonendonner um diese Stadt schallte, da hielt Henzen, und er allein, standhaft aus auf der capitolinischen Warte und tat ruhig und tätig, als ob ringsum Ruhe und Frieden herrschte, seine Pflicht für sein geliebtes Institut. Es folgten böse Jahre, die schwersten, die das Institut bis dahin zu bestehen gehabt hatte; daß es unversehrt aus dieser Krise hervorging, das verdankte es allein der Standhaftigkeit und Festigkeit Henzens. Und als der langjährige Sekretär des Instituts, Emil Braun, gestorben war, da war es wiederum Henzen, der die zerstreuten Freunde von neuem um die Fahne des Instituts sammelte und der sich Heinrich Brunn zum Genossen gewann. Wir wissen alle, wie mit dem Zusammenwirken dieser Männer ein neues Leben für das Institut begann, eine Thätigkeit von reichem wissenschaftlichen Ertrag und weiter persönlicher Anregung, wie nie zuvor. In dieser Weise hat Henzen weiter gewirkt, seinem Institute getreu bis in den Tod, der ihn auf dem Felde der Ehre selbst ereilen sollte, nur wenige Monate vor dem Tage, den er sich selbst, dem beginnenden Alter weichend, als Ziel seiner amtlichen Thätigkeit gesetzt hatte. Mit ihm ist der wahre Schutzgeist des Instituts, sein getreuer Eckart, geschieden.

Welche Eigenschaften waren es, durch die unser Freund befähigt war so Großes für das Institut zu leisten? Neben seiner großen wissenschaftlichen Thätigkeit waren es vor allem Eigenschaften des Charakters, unbedingte Zuverlässigkeit und unverbrüchliche Pflichttreue. Bescheiden und selbstlos in allem Persönlichen, widmete er sich mit stets gleicher Pflichttreue allen seinen Aufgaben, den größten wie den kleinsten, und kannte kein Paktieren wo es eine Pflicht zu erfüllen galt. Das wußte jeder, der ihn kannte, daß er auf ihn wie auf einen Felsen bauen könne. In diesen Eigenschaften liegt der Schlüssel seines Wirkens und seines großen Erfolges. Aber auch andere Seiten seines Wesens trugen dazu bei. Vor zwanzig Jahren, als Henzen ein Vierteljahrhundert am Institut gewirkt hatte, widmeten ihm seine Freunde und Verehrer eine Votivtafel, deren Worte den Mann in kurzen Zügen zeichnen. *Amicus suavis, hospes comis, vir bonus, qui neminem laesit, omnes singulosque adiuvit*, ein liebenswürdiger Freund, ein freundlicher Wirth, ein braver Mann, der niemanden verletzt hat, Allen und Jedem hilfreich gewesen ist. Kann man schöner und treffender sagen, wie Henzen war, wie wir alle ihn kannten? Freundlich und hilfreich . . . und nie verletzend, so war er gegen Jeden der ihm nahte, Freunde wie Fernstehende. Und vor allem wende ich mich an die jüngeren Männer, die Sie jetzt als Gäste des capitolinischen Hauses und Zöglinge des Instituts die lange Reihe von gleichstrebenden Jünglingen vertreten, die dort im Laufe der Jahre Aufnahme gefunden haben; Sie alle haben es jederzeit erfahren, wie freundlich in Rath, wie hilfsbereit in der That er sich stets ihrer annahm und mit wahrhaft väterlicher Liebe für sie sorgte. In Ihnen allen und Ihren älteren Genossen bleibt dem treuen Institutsvater ein dankbares Andenken im Herzen bewahrt.

Aber noch etwas Anderes weiß jene Votivtafel von unserem Freunde zu rühmen. Sie nennt ihn *bonarum artium apud duas nationes propagatorem*, einen Beförderer der Wissenschaft und aller idealen Bestrebungen bei den beiden Nationen, unter denen und mit denen er zunächst zu wirken berufen war, und weiter *Italorum Germanorumque amicitiae stabilitorem*, den Befestiger des freundlichen Verhältnisses zwischen Italienern und Deutschen. Darin erblickte unser Freund in der That eine der ersten heiligsten Aufgaben seines Amtes, diese Beziehungen auf alle Weise zu pflegen und zu hegen und den gemeinsamen wissenschaftlichen Arbeiten der beiden Nationen die Bahn zu ebnen. Ihm war Italien eine zweite Heimat geworden, ein zweites Vaterland, das er mit der gleichen Liebe umfaßte wie das Land seiner Geburt. Wie sehr ihm dieses Streben geglückt ist, das zeigen die hohen Ehren, die diese Stadt und dieses Land dem Verstorbenen dargebracht haben, das beweist die schmerzbewegte Versammlung, die sich hier um sein Grab eingefunden hat. Bis in die letzten Zeiten seines Lebens hat unseren Freund die Sorge beschäftigt, wie dieses Zusammenwirken der beiden Nationen trotz mancher auftauchender Mißverständnisse bewahrt und befestigt werden könnte. Aber ich kann es hier auch aussprechen, daß gerade in den letzten Wochen in ihm die Hoffnung neue Kraft gewann, daß dieses Verhältnis, auf dem so lange die Größe des Instituts und der Fortschritt unserer Wissenschaft beruht haben, auch fernerhin in ungestörtem Zustande bleiben würde. Er durfte versichert sein, daß er in diesen Wünschen und Hoffnungen völlig mit den Leitern des Instituts übereinstimmte; niemals wird das Institut, so viel an ihm liegt, auf jenes wissenschaftliche Zusammenwirken beider Nationen verzichten, dessen edelster Vertreter, dessen rechte Verkörperung unser Henzen war.

So sage ich dir denn Lebewohl, mein lieber alter treuer Freund. Ich danke dir noch einmal von Herzen für Alles was du für unser Institut und alle seine Angehörigen gethan und getragen hast. Ich nehme von dir Abschied mit den Worten deiner geliebten Inschriften: *Ave pia anima! Sit tibi terra levis!*

Bremens schwimmende Feuerwehr

Von Christian Ostersehlte

Einführung

Zur vielfältigen Typenpalette der Hafenfahrzeuge gehören auch die Feuerlöschboote¹. In ihrer Größe sind sie unscheinbar², aber durch den oft knallroten Anstrich und die Löschkanonen an Deck (Wenderohre oder Monitore) fallen sie dem aufmerksamen und interessierten Betrachter auf. In die Schlagzeilen der Lokalpresse geraten diese Boote aber nur durch einen besonderen Löscheinsatz oder, auch wenn dies nicht ihre Hauptaufgabe ist, anlässlich des schönen Brauches, neue oder besondere Schiffe mit eindrucksvoll wirkenden Wasserfontänen im Hafen zu begrüßen (vgl. Abb. 9).

Aber im Alltag liegen diese Boote rund um die Uhr in Bereitschaft und werden im Gewirr eines größeren Hafens häufig nicht mehr richtig wahrgenommen. Dabei besitzen diese Wasserfahrzeuge eine interessante Geschichte, die gerade in Bremen beinahe hundert Jahre zurückreicht. Damit dieser Spezialschiffstyp im 19. Jahrhundert entstehen konnte, waren organisatorische und technische Voraussetzungen notwendig.

Die moderne Berufsfeuerwehr³ ist ein Kind der Verwaltungsgeschichte des 19. Jahrhunderts, als sich auch in anderen Bereichen (Polizei etc.) diejenigen Behörden herauskristallisierten, die in etwa noch heute von Wichtigkeit sind.

Aktive Maßnahmen, Feuer zu bekämpfen, kennt man zwar bereits aus der Antike (z. B. Crassus in Rom, 1. Jh. v. Chr.). Aber erst im frühneuzeitlichen Europa erwuchs aus der nachbarschaftlichen Löschhilfe die Brandbekämp-

- 1 Einzige deutschsprachige Monographie: Klaus P. Hecker, Feuerlöschboote, Hanau 1982. Diese Arbeit bringt zwar eine eindrucksvolle Anzahl an Feuerlöschbooten und -schleppern etc. der ganzen Welt, jedoch ziemlich ungeordnet, vor allem aber zu unsystematisch und ohne typologische Differenzierungen. Vgl. die aus heutiger Sicht zu milde Rezension des Verf. dieses Aufsatzes in: Das Logbuch 2/1982, S. 71. Systematischer und zuverlässiger informiert über Deutschland Manfred Gihl, Feuerlöschboote — stets alarmbereit, in: Köhlers Flottenkalender 1977, S. 105 ff.
- 2 Länge in der Regel etwa zwischen 15 und 35 m. In Westeuropa fällt aus dem Rahmen die „Louis Colet“ der Marseiller Feuerwehr (Länge ü. A. 49,50 m, 6000 m³/h Löschleistung, 1974), Angaben nach Hecker (s. Anm. 1), S. 104 ff. Die UdSSR geht eigene Wege und läßt große seegehende Feuerlöschschiffe bauen, so z. B. die 1987 in Polen entstandene „Vikhr 14“ (Länge ü. A. 72,3 m, 2299 t Displacement, 8 Feuerlöschkanonen, Leistung insgesamt 4000 m³/h), s. Schiff und Hafen 10/1987, S. 76.
- 3 Über die Geschichte der Feuerwehr: Wolfgang Hornung, Feuerwehrgeschichte. Brandschutz und Löscherätetechnik von der Antike bis zur Gegenwart, Stuttgart 1981. Als populäres Sachbuch und Einführung weiterhin geeignet Hans Georg Prager, Florian 14: Achter Alarm. Das Buch der Feuerwehr, Herford 1980.

fung als kommunale Aufgabe. Das Gerät (Handpumpen, Löscheimer, seit dem 17. Jh. auch der Schlauch) war vor der Industrialisierung noch vergleichsweise simpel, und die Löschmannschaften bestanden in der Regel aus Freiwilligen. Städtische Verordnungen regelten als Vorbeugemaßnahme (in Lübeck etwa ab 1276) den baulichen Brandschutz und das Löschwesen, das damals noch auf einfachen organisatorischen Prinzipien beruhte.

Im 19. Jahrhundert, als die Industrialisierung für die Zunahme potentieller Brandherde sorgte, erwiesen sich diese Vorkehrungen nicht mehr als zeitgemäß. Als Menetekel wirkte in Deutschland der große Brand von Hamburg, der vom 5. bis zum 8. Mai 1842 hundert Menschenleben forderte und 75 Straßenzüge, 4219 Häuser und drei Kirchen einäscherte. Dieses Ereignis führte nicht zuletzt zur Entstehung moderner Berufsfeuerwehren als uniformierte und straff geführte Formationen auf kommunaler Ebene, so wie wir sie heute kennen. Die sächsische Stadt Meißen war schon 1841 diesen Weg gegangen, Berlin und Stuttgart folgten 1851 bzw. 1852, Hamburg erst 1872. Von der Mitte des Jahrhunderts an entstanden in allen größeren Städten Berufsfeuerwehren. Diese Entwicklung vollzog sich zur gleichen Zeit in den übrigen europäischen Staaten und in Nordamerika⁴.

Der Gedanke, einen Löschangriff auf ein brennendes Hafengebäude oder Schiff von der Wasserseite her vorzutragen, ist bereits in der vorindustriellen Zeit entstanden. Der Amsterdamer Maler, Feuerwehrtheoretiker und Erfinder des Löschslauches (1673), Jan van der Heyden (1640–1712), beschrieb in seinem 1690 erstmalig publizierten Standardwerk über den Brandschutz⁵ diese Möglichkeit. Dabei handelte es sich gelegentlich um kleinere geruderte oder gestakte Boote (in Hamburg werden 1728 zum ersten Mal zwei Bootspritzen erwähnt), häufiger um Prähme, auf denen fest oder beweglich eine Handspritze montiert war. Derartige Feuerlöschprähme wurden bis in das 19. Jahrhundert, in Einzelfällen sogar noch später, eingesetzt⁶.

Vom Feuerlöschboot in unserem Sinne kann jedoch erst mit der Einführung des Dampfantriebes gesprochen werden. Diese Neuerung betraf nicht nur, wie es in der allgemeinen Schiffliteratur mitunter etwas einseitig dargestellt wird, die Großschifffahrt. Auch kleinere Wasserfahrzeuge erhielten einen Dampftrieb. Auf Flüssen, Kanälen, Seen, in Häfen und als Beiboote (Pinassen) größerer Schiffe verkehrte bald eine Unzahl kleinerer Dampfboote, teils als Yachten, teils auch als Bereisungsfahrzeuge usw.⁷ Etwa

4 Conrad Dietrich Magirus, Das Feuerlöschwesen in allen seinen Theilen, Ulm 1877, S. 57 ff.

5 Jan van der Heyden u. Jan van der Heyden d. J., Beschryving der nieuwslyks uitgefonden en geotrojeerde Slang-Brand-Spruiten en Haarewyze van Brand-Blussen, Amsterdam 1735 (2. Aufl.), Reprint Amsterdam 1968, S. 42 u. Tf. 19.

6 So z. B. in Lübeck noch in den 1880er Jahren. Einen Überblick über die Geschichte der schwimmenden Feuerwehr in Hamburg gibt Christine Reinke-Kunze, Hamburger Hafenschiffe, Herford 1989, S. 88 ff.

7 Das 1977 eröffnete Windermere Steamboat Museum im englischen Lake District besitzt, neben anderen Wasserfahrzeugen, eine Sammlung von acht Dampfbarkassen, die zwischen 1850 und 1911 erbaut wurden.

gleichzeitig kamen bei der Feuerwehr zu Lande fahrbare Dampfspritzen auf. Bei dieser Ausgangslage war es bis zur Verbindung beider Techniken gedanklich nur noch ein kurzer Schritt.

Die Geschichte der Feuerlöschboote ist wie die der Feuerwehren, weil jeweils örtlich gebunden, zersplittert, unübersichtlich und deshalb kaum dokumentiert⁸. Weder die maritime noch die feuerwehrtechnische Literatur verwendet viel Aufmerksamkeit auf diesen anscheinend nebensächlichen Schiffstyp. Den vorliegenden spärlichen Quellen zufolge scheint in London das moderne Feuerlöschboot entstanden zu sein. 1827 schlug ein Artikel im „Mechanics Magazine“ den Bau eines Dampfschiffes mit Feuerlöschpumpen vor, ohne daß dieser Vorschlag Widerhall fand. Acht Jahre später empfahl ein Hersteller von Brandschutzgerät der Londoner Feuerwehr, ihre bisherigen, von Dampfern geschleppten Spritzenprähme durch Feuerlöschdampfer abzulösen. Auch diese Anregung wurde nicht aufgenommen. 1850 schließlich installierte ein Ingenieur in den West India Docks eine Pumpe in einem Schleppdampfer, die durch ein Getriebe mit der Antriebsmaschine des Schiffes verbunden war. Im darauffolgenden Jahr baute die Londoner Feuerwehr einen Kessel mit Dampfpumpe in einen ihrer Löschprähme ein, aber die angestrebte Fortbewegung durch Rückstoß des eigenen Löschstrahls erwies sich als Fehlkonstruktion, denn das Fahrzeug mußte nach wie vor von Schleppern bewegt werden. Wieder ein Jahr später, 1852, erfolgte dann der endgültige Durchbruch: Kein Geringerer als Prinz Albert von Sachsen-Coburg-Gotha (1819–1861) schlug den Bau eines dampfgetriebenen Feuerlöschbootes vor. Der Gemahl der englischen Königin Victoria war sehr vielseitig interessiert. In der Musik, den schönen Künsten, aber auch auf dem Gebiet von Wissenschaft und Technik betätigte er sich als Förderer und Anreger, und so dürfte er mit dieser recht speziellen Thematik in Kontakt geraten sein. Die Londoner Firma Shand, Mason & Co., führend auf dem Gebiet der Feuerwehrausrüstungen, lieferte daraufhin 1855 ein entsprechendes Fahrzeug an die Londoner Feuerwehr ab, das bis 1890 in Dienst blieb⁹. Exporte ins Ausland schlossen sich an. Shand, Mason & Co. erbaute 1874 ein Feuerlöschboot für Amsterdam, die „Jan van der Heyde“¹⁰. Buenos Aires erhielt von derselben Firma 1888 ebenfalls ein derartiges Boot, das noch heute im Marinemuseum der argentinischen Hauptstadt als Exponat erhalten sein soll¹¹. Auch in den

8 Wohl auch deshalb ist Hecker (wie Anm. 1) an seiner Aufgabenstellung gescheitert.

9 Hornung (wie Anm. 3), S. 50–58. Über Prinz Albert: Reginald Pound, *Albert. A Biography of the Prince Consort*, London 1973; Hans-Joachim Netzer, *Albert von Sachsen-Coburg-Gotha. Ein deutscher Prinz in England*, München 1988.

10 Hornung (wie Anm. 3), S. 65; Hecker (wie Anm. 1), S. 6 f.; Magirus (wie Anm. 4), S. 218.

11 Hecker (wie Anm. 1), S. 8–9. Weitere Feuerlöschboote als Museumsfahrzeuge: „Walter Hävernick“ (ex „Oberbaurat Schmidt“, 1929–30) in Hamburg, „Brandbåt II“ (1932) in Göteborg/Schweden, „Feuerlöschboot“ (1941) in Kiel, „Cerberus“ (ex „Havendienst I“, 1930) in Henrichenburg bei Waltrop/Westfalen; im weiteren Sinne können als Mehrzweckschiffe noch hinzugerechnet werden die beiden eisbrechenden Schlepper/Eisbrecher mit Feuerspritze „St. Canute“ (ex „Sct. Knud“,

USA hatte man um 1890 bereits Feuerlöschboote in Dienst gestellt, wie z. B. in Boston/Massachusetts¹².

Die Praxis, daß die Feuerwehr eigene Dampfboote ausschließlich für die Brandbekämpfung anschaffte, war nur eine und sicherlich die teuerste Möglichkeit. Eine wirtschaftliche Alternative bestand darin, eine Feuerlöschspritze auf ein bereits vorhandenes Schiff, einen Schlepper etwa, einzubauen und dieses Fahrzeug zwar für den Notfall bereitzuhalten, es aber sonst für seine Hauptaufgabe einzusetzen. In Deutschland hat man offensichtlich zunächst diesen Weg ausprobiert. So installierte man in Hamburg ab 1871 Spritzen auf Hafendampfern, die damals noch einzelnen Fährpächtern gehörten¹³. 1888 übernahm deren Erbe die neugegründete Hafendampfschiffahrts-AG (Hadag), die heute noch existiert und diese Fährdienste im Hamburger Hafen weiter ausbaute. Noch in ihrem Gründungsjahr verpflichtete sich die Hadag, ihre Fähren mit Dampfspritzen auszurüsten und im Notfall der Feuerwehr zur Verfügung zu stellen. Wenn es brannte und ein Fährdampfer benötigt wurde, kamen Feuerwehrleute an Bord, die die Löschausrüstungen bedienten¹⁴.

In Lübeck unterhielt die dortige Handelskammer einen Bugsierdienst mit eisbrechenden Schleppern. 1890 lieferte Shand, Mason & Co. Dampfspritzen dorthin, die auf drei dieser Schiffe eingebaut wurden. 1899 folgte aus London eine Spritze für einen weiteren Schlepperneubau. Mit der Lübecker Feuerwehr, in deren Eigentum die Feuerlöschschrüstungen verblieben, hatte die Handelskammer für den Alarmfall entsprechende Abmachungen getroffen¹⁵.

In dieser Zeit sollte auch Bremen für eigene Feuerlöschkapazitäten auf dem Wasser sorgen, jedoch ging man an der Weser dabei eigene Wege.

Die ersten beiden Spritzendampfer

Der 11. Mai 1870 gilt als der Gründungstag der Berufsfeuerwehr Bremen. Seit Februar desselben Jahres war deren Aufstellung in die Wege geleitet worden, aber an jenem Tag trat sie zum ersten Mal in Alarmbereitschaft¹⁶ und löste

1931) in Exeter/Großbritannien und „Bjørn“ (1908/09 Seebeck, Geestemünde, Bau-Nr. 283) in Kopenhagen.

12 Schleswig-Holsteinische Feuerwehr-Ztg., Nr. 50, 13.12.1890.

13 Branddirektor Manfred Gihl, Hamburg, an den Verf., 25.7.1988; Die Entwicklung des Feuerlöschwesens im Hamburger Hafen, in: Schleswig-Holsteinische Feuerwehr-Ztg., Nr. 51, 23.12.1899.

14 Ebd. u. Arnold Kludas, Hundert Jahre Hadag-Schiffe 1888–1988, Herford 1988, S. 22. Vgl. Reinke-Kunze (wie Anm. 6), S. 88 ff.

15 Archiv der Hansestadt Lübeck NSA IV 1j,3c/2. Verf. bereitet einen Aufsatz über den Bugsierdienst der Handelskammer zu Lübeck vor.

16 Festschrift zum 100jährigen Bestehen der Berufsfeuerwehr Bremen 11. Mai 1970, Bremen 1970, S. 17 f. Unter der Vielzahl von Feuerwehr-Festschriften deutscher Städte gehört sie zu den qualitativ besseren Arbeiten, ersetzt jedoch keine wissenschaftliche Untersuchung über die bremische Feuerwehr-Geschichte, die nach wie vor ein Desiderat bleibt.

später ein bis dahin bestehendes Löschkorps älterer Herkunft ab. Es handelte sich bei der neuen Feuerwehr um eine straff geführte uniformierte Formation. Nach einem 1873 aufgestellten Reglement leisteten die Feuerwehrleute 48 Stunden kasernierten Wachdienst und hatten danach einen Tag frei¹⁷. Die Löschausrüstung bestand damals (1870) nur aus handbetriebenen Spritzen. Eine Prahmspritze besaß man sogar auch schon¹⁸, jedoch war die Weser damals noch ein seichtes Gewässer. Lediglich kleine Schiffe bis maximal 2 m Tiefgang konnten Bremen erreichen. An der Schlachte spielte sich der Güterumschlag ab: Von Raddampfern geschleppte Leichter brachten die Ladung nach Bremen bzw. transportierten sie weserabwärts. Die potentiellen Brandherde blieben daher bei einem derartig eingeschränkten Hafenbetrieb überschaubar.

Erst die 1887 bis 1895 durchgeführte Unterweserkorrektion ermöglichte Seeschiffen bis zu 5 m Tiefgang die Passage weseraufwärts bis Bremen und verband die Hansestadt wieder mit dem Welthandel. Als erstes Hafenbecken wurde der Freihafen (später Freihafen I, heute Europahafen) eröffnet, und 1891 nahm man die Bauarbeiten für den Holz- und Fabrikenhafen in Angriff¹⁹. Auf diese Weise entstand ein moderner Hafen, mit all den entsprechenden Gefahrenquellen, wie feuergefährlicher Ladung bzw. Lagergut (z. B. die leicht brennbare Baumwolle), und einer Vielzahl im Betrieb befindlicher Maschinen.

Am 16. Oktober 1888, am Tage nach der Eröffnung des Freihafens I, erließ die Polizeidirektion als erste Maßnahme ein Rauchverbot im Freihafen²⁰, das noch heute für das gesamte bremische Hafengebiet in Kraft ist. Beim aktiven Brandschutz in den Häfen konzentrierten sich die Verantwortlichen zunächst auf die landseitigen Einrichtungen. Am 27. September 1888 genehmigte die Bürgerschaft die Errichtung einer ständigen Feuerwache am Freihafen²¹, da die Hauptwache Am Wandrahm (wo sie sich noch heute, zusammen mit der Hauptverwaltung der Feuerwehr, befindet) für Einsätze im Hafengebiet zu weit vom Ort des Geschehens entfernt lag. Die Feuerwehrleute mußten im Hafen etwa zwei Jahre lang in einer provisorischen Unterkunft zubringen, ehe am 1. September 1890 die Feuerwache IV am Freihafen ihrer Bestimmung übergeben werden konnte. Am Holz- und Fabrikenhafen richtete man 1898 die Feuerwache V ein²². Einige Jahre später, am 4. Februar 1903, genehmigte die Bürgerschaft den Bau eines neuen und größeren

17 Staatsarchiv Bremen (StAB) 4,128-3.

18 Festschrift (wie Anm. 16), S. 19. 1885 erhielt der Schleppdampfer „Bremen“ (Baujahr 1875) der Wasserbauinspektion eine neue Kessel- und Maschinenanlage. Im Rahmen dieses Umbaus war auch der Einbau einer Feuerspritze vorgesehen. Eine Verbindung zur Bremer Feuerwehr ist jedoch nicht nachweisbar, s. StAB 4,33/2-W.II.g.(454).

19 Friedrich Gläbe, Die Unterweser. Chronik eines Stromes und seiner Landschaft, Bremen 1968, S. 113 f.

20 StAB 4,128-3.

21 Hubert Wania, 30 Jahre Bremen. 1876—1905, Bremen 1906, S. 74.

22 Festschrift (wie Anm. 16), S. 19.

Dienstgebäudes für diese Wache²³. Neben derartigen praktischen Vorkehrungen beschäftigte die Führung der Feuerwehr auch ein Brandunglück größeren Ausmaßes im Hafen von Antwerpen: Am 6. September 1889 explodierte dort eine Munitionsfabrik und löste einen Großbrand in einem Öllager aus. Diese Katastrophe forderte mehr als siebenzig Menschenleben. Es war den Einsatzkräften noch gelungen, einen Dampfer auszudocken und ihn in Sicherheit zu bringen. Gerade dieser Fall, den man in Bremen auswertete²⁴, dürfte den Verantwortlichen die gesamte Gefahrenskala eines Hafensbetriebs drastisch vor Augen geführt haben.

Die Beschaffung spezieller Feuerlöschboote²⁵ ist aktenmäßig z. Zt. nicht zu belegen²⁶. Jedoch geben uns Sekundärquellen ein einigermaßen detailliertes Bild von diesem Vorgang. Der Brand, der vermutlich die Beschaffung der beiden Spritzendampfer ausgelöst hat, ereignete sich in der Nacht vom 26. auf den 27. April 1893, als im Freihafen der Schuppen 5 niederbrannte. Fünf dort festgemachte Frachter konnten auf die andere Seite verholt und damit aus der Gefahrenzone gebracht werden. Mehrere Kräne wurden beschädigt oder zerstört. Die Feuerwehr war mit vier fahrbaren Dampfspritzen und insgesamt 21 Strahlrohren im Einsatz und brachte nach einer Stunde das Feuer unter Kontrolle. Eine vorsorglich bereitgestellte Kompanie Soldaten brauchte nicht mehr einzugreifen.

Das Löschwasser wurde aus der Hafenwasserleitung entnommen, die jedoch nicht ergiebig genug war, und die Landdampfspritzen hatten Schwierigkeiten, wegen der großen Saughöhe zusätzliches Wasser aus dem Hafenbecken heraufzupumpen²⁷. In der Zeitung hieß es daraufhin, durch die Hektik des Redaktionsbetriebes sinnentstellend ausgedrückt: „Wie wir noch vernehmen, hat die Feuerwehr das Fehlen einer schwimmenden Dampfspritze sehr vermißt.“²⁸ Man verwies auf die Hadag-Fähren in Hamburg, von denen zu diesem Zeitpunkt bereits 20 Dampfer mit Feuerspritzen ausgerüstet waren²⁹.

An der Spitze der Bremer Feuerwehr stand seit 1888 Branddirektor Adolf Dittmann (1846–1908)³⁰, der diese Position bis zum Tode innehatte und in

23 Wania (wie Anm. 21), S. 243.

24 StAB 4,128-3.

25 Die Feuerwehr besitzt bis heute auch kleine Boote zur Menschenrettung, die auf Trailern von Rüstwagen mitgeführt werden. Sie sind nicht Gegenstand dieser Arbeit.

26 Die betr. Akte StAB 2-D.20.h.21.f. ist entweder 1945 verlorengegangen oder befindet sich im Zentralen Archiv für Alte Akten in Moskau, wo sie auf den noch bevorstehenden Archivalienaustausch zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der UdSSR wartet.

27 Weser-Zeitung (WZ), 27.4.1893.

28 Ebd.

29 Ebd.

30 Biogr. Angaben über Dittmann, in: Feuerwehr-Nachrichten. Beilage zum Archiv für Feuerschutz, Rettungs- und Feuerlöschwesen, Nr. 12, 6.12.1900, S. 23 f., u. Bremische Biographie des neunzehnten Jahrhunderts, Bremen 1912, S. 110.

seinem Amt sehr innovativ wirkte³¹. Vermutlich dürfte von ihm die Idee gekommen sein, Spritzendampfer für die bremischen Häfen anzuschaffen. Einige Wochen nach dem Brand, am 12. Juli 1893, richtete er eine entsprechende Eingabe an die ihm vorgesetzte Löschdeputation, und in den folgenden Monaten holte man unverbindliche Offerten ein. Die AG „Weser“ (für den Schiffskörper) und die Lausitzer Maschinenfabrik in Bautzen (für die Spritzenausrüstung) gaben ein gemeinsames Angebot ab, ebenso wie Shand, Mason & Co. in London. Man rechnete mit Kosten von insgesamt knapp 67 000 Mark. Dittmann stellte sich ein Schiff von maximal 20 m Länge und 1 bis 1,3 m Tiefgang vor, das zwei getrennte Maschinen, jeweils für den Antrieb und für die Spritzenpumpe, besitzen sollte, letztere mit einem Ausstoß von 6000 l Wasser in der Minute (360 m³/h). Es wurde dabei auf Hamburg, Großbritannien und die Niederlande als Vorbilder verwiesen. Der Branddirektor kalkulierte in seinen Ausführungen ferner das Stilliegen des Fahrzeugs bei Eisgang ein und empfahl außerdem noch die Anschaffung von vier gebrauchten Booten, um Schläuche auslegen zu können.

Am 26. Dezember 1893 leitete die Löschdeputation einen entsprechenden Bericht an die Bürgerschaft. Auf seinem Weg durch die Instanzen wurde dieses Projekt alsbald aufgehalten, denn die Budgetkommission des Parlaments scheute die Ausgaben für Feuerlöschboote³² und erinnerte daran, daß in der eisfreien Zeit die beiden Eisbrecher „Siegfried“ (1889) und „Wodan“ (1890) der Wasserbauinspektion untätig auflagen³³. Dittmann erhielt den Auftrag, die Möglichkeit zu prüfen, diese beiden Dampfer zusätzlich mit Brandschutzmitteln zu versehen. Am 24. April 1894 lieferte er seinen Bericht ab und kam darin zu einem negativen Ergebnis. Der Einbau einer Dampfspritze mit Pumpe und Kessel sowie die Unterbringung der entsprechenden Rohrstützen und der Schlauchrüstung erwiesen sich auf den beiden Eisbrechern allein vom Platz her als undurchführbar. Außerdem hätten diese Einbauten, vor allem, wenn sie im Vorschiff installiert worden wären, nicht nur ästhetisch die Silhouette der Schiffe verdorben, sondern auch die gerade für Eisbrecher äußerst wichtige Trimmelage sehr ungünstig verändert³⁴. Hinzu kam ein gewichtiger einsatztaktischer Grund: „Wodan“ und „Siegfried“ brachen normalerweise die Weser von Brake her flußaufwärts auf³⁵. Bei einem Eiseinsatz wären sie somit bei Alarm kaum rechtzeitig zur Stelle gewesen. Auch von den größeren und kleineren Dampfern der Deputation für die Unterweserkorrektur erwies sich keiner als geeignet, umgerüstet zu werden.

31 So konstruierte Dittmann 1889 eine Kohlensäure-Druckspritze, ließ eine Feuerwache nach amerikanischem System einrichten und organisierte das Rettungssanitätswesen.

32 Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1894, Bremen 1895, S. 34 ff., 189 ff.

33 Christian Ostersehlte, Das bremische Eisbrechwesen, in: Brem. Jb., Bd. 67, 1989, S. 67 ff.

34 S. Anm. 32.

35 Zur Arbeitsweise der bremischen Eisbrecher s. Anm. 33.

Ein weiterer Vorschlag aus den Reihen der Budgetkommission schien dagegen in die Zukunft zu weisen: Es wurde darauf hingewiesen, daß auf der Unterelbe ein Motorboot (5 PS) existiere, das mit einer Löschpumpe von 500 l/min. (300 m³/h) Leistung ausgerüstet sei, und man regte diese vermeintlich billigere Lösung an³⁶. Tatsächlich verkehrten seit den 1880er Jahren vereinzelt kleine, mit Verbrennungsmotoren ausgerüstete Boote auf geschützten Gewässern³⁷. 1894 fuhren insgesamt 17 Motorboote auf dem Rhein, jedoch davon nur fünf mit einer Leistung von mehr als 5 PS³⁸. Die Anwendung von Verbrennungsmotoren für Feuerlöschboote war damals umstritten, wie eine Kontroverse noch vier Jahre später in der einschlägigen Fachpresse zeigte³⁹. Dittmann selbst hielt diesen Antrieb noch nicht für ausreichend betriebssicher und leistungsfähig⁴⁰.

Einen Tag nach Abschluß seines Gutachtens debattierte die Bremische Bürgerschaft am 25. April über die Neuanschaffung. Sechs Abgeordnete meldeten sich zu Wort. Drei von ihnen sprachen für ein Feuerlöschboot, die anderen empfahlen, ein anderes Spezialschiff für diese Zusatzaufgabe heranzuziehen. Da der Bericht des Branddirektors wohl noch nicht die Runde gemacht hatte, griffen zwei Bürgerschaftsmitglieder noch einmal den leidigen Vorschlag auf, die Eisbrecher umzubauen. Die Aussprache endete ergebnislos, da der Punkt zunächst ausgesetzt wurde⁴¹.

Zwei Wochen später, am 9. Mai, erschien das Thema abermals auf der Tagesordnung des Parlaments. Wieder entspann sich eine kontroverse Diskussion, an der sich fünf Bürgerschaftsmitglieder beteiligten. Der Etatposten für ein Feuerlöschboot wurde nur unter Vorbehalten bewilligt⁴². Inzwischen war festgestellt worden, daß ein Fahrzeug dieser Art nicht ausreichen würde. Der Senat teilte Ende Mai 1894 der Bürgerschaft mit, daß noch über einen zweiten Spritzendampfer entschieden werden müsse. Darüber wurde im Parlament am 6. Juni debattiert. Die Anschaffung des ersten Dampfers passierte nun endgültig die letzten parlamentarischen Hürden, und außerdem legte man fest, zunächst die Erfahrungen mit diesem Schiff auszuwerten. Erst im darauffolgenden Jahr, am 27. Juli 1895, stellte die Bürgerschaft die Mittel für den zweiten Dampfer zur Verfügung⁴³.

Die Bauausführung des ersten Spritzendampfers – von einer Ausschreibung findet sich in den spärlichen Quellen nichts – lag bei der Bremer Schiffsbaugesellschaft (vorm. H.F. Ulrichs) in Vegesack. Das Fahrzeug (Bau-

36 Verhh. (wie Anm. 32), S. 189 ff.

37 So z. B. das 1888 erbaute und Bismarck geschenkte Motorboot „Marie“ (1,5 PS), das sich heute im Daimler-Benz-Museum in Stuttgart befindet.

38 Heinz Weber, Die Anfänge der Motorschifffahrt im Rheingebiet, Duisburg 1978, S. 6.

39 Feuer und Wasser, No. 11, 1.6.1898, S. 86.

40 Verhh. (wie Anm. 32), S. 194.

41 Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft vom Jahre 1894, Bremen 1894, S. 173.

42 Ebd., S. 202 f., Verhh. (wie Anm. 32), S. 217.

43 Verhh. (wie Anm. 41), S. 238 f., u. Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1895, Bremen 1896, S. 483.

Nr. 220) sollte Ende Januar 1895 abgeliefert werden⁴⁴, aber diesen Termin konnte man nicht einhalten. Erst am 13. März desselben Jahres lief der Neubau vom Stapel⁴⁵. Die Feuerwehr, für die der Dampfer weniger ein Schiff, sondern wohl eher ein schwimmendes Gerät war, gab ihm den wenig phantasienvoll klingenden Namen „Spritzendampfer No. 1“. Auch die Landdampfspritzen besaßen Nummern, und daraus dürfte sich diese Bezeichnung abgeleitet haben⁴⁶. Bald nach dem Stapellauf wurde das Fahrzeug in Dienst gestellt⁴⁷. Dessen Werft existierte seit 1838 und baute vorwiegend größere eiserne Segler für die überseeische Fahrt, vor allem Dreimastbarken und Vollschiffe. Seit einigen Jahren bestand jedoch eine recht intensive Geschäftsverbindung zum Bremer Staat. Zwei der drei bremischen Eisbrecher („Wodan“ 1890, „Donar“ 1892) sowie der Schutenschlepper „Lesum“ (1885) waren für die Wasserbauinspektion, für die Deputation für die Weserkorrektion zwischen 1886 und 1888 mehrere Spezialfahrzeuge (Schlepper, Barkassen und Dampflichter) und für den Freihafen I ein Schwimmkran (1887) dort entstanden⁴⁸. „Spritzendampfer No. 1“ wurde der letzte Neubau dieser Werft, die anschließend ihre Pforten schloß. Das Fehlen einer eigenen Kesselschmiede und Maschinenbauabteilung führte zum Ende dieses Betriebes. Bereits am 29. Januar 1895 hatte der zwei Jahre zuvor aus der Werft von Johann Lange hervorgegangene Bremer Vulkan die Bremer Schiffsbaugesellschaft erworben und am 15. April 1895 — der Spritzendampfer war wohl gerade abgeliefert worden — die vormals Ulrichs'schen Anlagen übernommen, die in der folgenden Zeit zu einem modernen Werftbetrieb umgebaut wurden⁴⁹. Der Bremer Vulkan erklärte sich noch im Jahre 1895 zum Bau

44 Ebd., S. 43.

45 Georg Bessell, Bremer Vulkan. 150 Jahre Schiffbau in Vegesack, Bremen 1955, S. 256.

46 Über die Landdampfspritzen und ihre Numerierung s. StAB 4, 128-4. Nach dem Ersten Weltkrieg wurden die beiden Fahrzeuge im Behörden-Sprachgebrauch nur noch als „Spritzendampfer 1“ bzw. „Spritzendampfer 2“ angesprochen. Auf Fotos im Bildarchiv des Focke-Museums und des Hafengebäudeamtes (datierbar vor und nach dem Ersten Weltkrieg) ist am Heck der Schiffe stets die Namensbezeichnung ohne das Kürzel „No.“ zu sehen.

47 Heinrich Schwenker, Die ersten 25 Jahre der Bremer Berufsfeuerwehr, in: Der Feuerwehrbeamte, Mitteilungsblatt, Verband der Feuerwehrbeamten (Bremen) im Deutschen Beamtenbund, o. D. Schwenker gibt als Datum der Indienststellung von „Spritzendampfer Nr. 1“ den 25.3.1895 an, jedoch ist dieses Datum in Primärquellen nicht nachweisbar.

48 Bessell (wie Anm. 45), S. 246 ff. Die Schreibweise der Werft ist sehr unterschiedlich. Der korrekte Name der 1883 errichteten Aktiengesellschaft lautet gemäß Handelsregister bis 1891 Bremer Schiffsbaugesellschaft, vormals H. F. Ulrichs, danach nur noch Bremer Schiffsbaugesellschaft, vgl. StAB 4,75/5 — Reg. II, Bd. B, fol. 38 und 228.

49 Bessell, S. 84 ff., u. Hartmut Roder, Der Bremer Vulkan. Von der Johann-Lange-Werft zum Bremer Vulkan, Bremen 1987, S. 8 f.

eines zweiten Dampfers für die Feuerwehr bereit⁵⁰. 1896 wurde dieser als „Spritzendampfer No. 2“ (Generalplan Abb.2) unter der Bau-Nr. 365⁵¹ abgeliefert, wobei das genaue Datum nicht bekannt ist⁵².

„Spritzendampfer No. 1“ besaß eine Länge von 16 m, eine Breite von 4,5 m und einen Tiefgang von 1,35 m. Ein stehender Röhrenkessel von 8 atü lieferte den Dampf und wurde während des Stilliegens von einem Hilfskessel ständig beheizt. Eine Zweifachexpansions-(Compound)-Dampfmaschine von 45 PS Leistung trieb das Schiff über eine Schraube an bei einer maximalen Geschwindigkeit von 7 kn. Die Feuerlöschanlage wurde durch eine Dreifachexpansionsdampfmaschine (42 PS) mit von außenbords hereingepumptem Löschwasser (maximal 4000 l/min. oder 240 m³/h) versorgt. Somit arbeiteten Antrieb und Feuerlöschanlage unabhängig voneinander, was die Manövrierfähigkeit im Einsatz sicherstellte. Das Wasser wurde über ein Wenderohr an Deck und zehn Schlauchleitungen mit Mundstück verspritzt, wobei Wurfhöhen von 60 m und Wurfweiten von 100 m erreicht werden konnten.

„Spritzendampfer No. 2“ war in der Maschinenanlage, der Feuerlöschanlage und in den Abmessungen mit dem um ein Jahr älteren Dampfer identisch⁵³. Zwischen Maschinen- und Kesselraum hatte man jedoch beim zweiten Schiff ein Schott mit Tür gesetzt, um eine Verschmutzung der Antriebsanlage durch Kesselruß zu vermeiden. Dadurch wurde dieses Schiff um zwei Meter länger (18 m). Außerdem hatte man weitere Erfahrungen mit dem ersten Dampfer ausgewertet und die Konstruktion des Folgeschiffes in einigen kleinen Punkten verbessert (Einbau einer Toilette, Schornsteinummantelung wegen besseren Kesselzugs usw.)⁵⁴.

Im Hafengebäude fielen beide Schiffe wegen ihrer geringen Größe nicht besonders auf; sie waren außerdem noch nicht wie heutige Feuerlöschboote rot gestrichen. Ihr Rumpf war schwarz, ebenso wie ihr Schornstein, der eine weiße Banderole mit der jeweiligen Nummer des Schiffes trug⁵⁵, wobei nicht ausgeschlossen ist, daß die Dampfer später rot angestrichen waren. Der Preis beider Schiffe betrug 42 000 bzw. 45 000 Mark⁵⁶. Im Gegensatz zu ihren Kollegen in Hamburg und Lübeck hatte die Führung der Bremer Feuerwehr sich somit für eigene Dampfer nach dem Londoner Muster entschieden. Ob diese beiden Spritzendampfer die ersten „echten“ Feuerlöschboote in Deutschland waren, ist zwar denkbar, jedoch aufgrund der schon erörterten Unübersichtlichkeit der Materie nicht eindeutig zu belegen⁵⁷.

50 Verh. (wie Anm. 43), S. 43.

51 Bessell (wie Anm. 45), S. 265. Die Zählung der Baunummern übernahm der Bremer Vulkan von der Lange-Werft.

52 S. Anm. 26.

53 Eine Beschreibung beider Schiffe findet sich in Feuer und Wasser, Nr. 20a, 10.11.1899, S. 162 f.

54 Verh. (wie Anm. 43), S. 463.

55 S. Anm. 46.

56 StAB 3-L.3. Nr. 110.

57 Bekannt ist ferner, daß Jos. L. Meyer in Papenburg 1902 ein Dampfspritzboot „Alarm“ (Bau-Nr. 156, Länge 15,40 m, Breite 4,0 m, 80 PS) an die Kaiserliche Werft

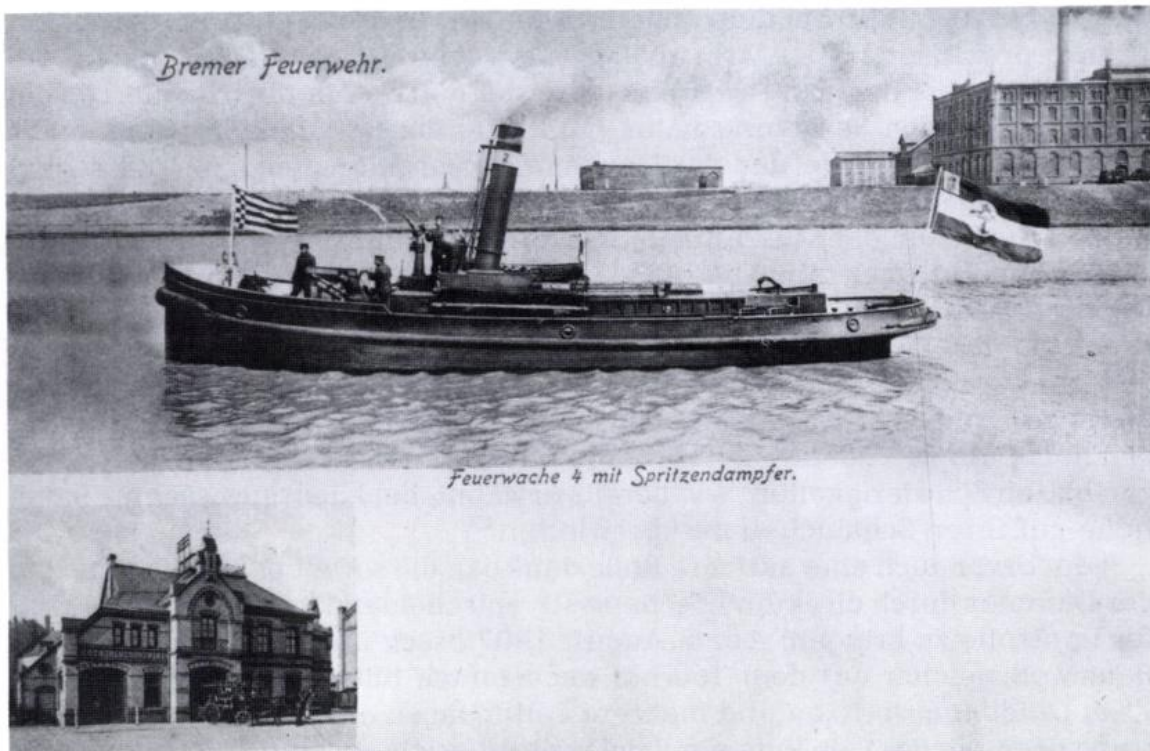


Abb. 1: „Spritzendampfer No. 2“, links unten die Feuerwache IV

Der Feuerlöschdienst bis zum Ersten Weltkrieg

„Spritzendampfer No. 1“ wurde zunächst im Freihafen stationiert und der Feuerwache IV zugeteilt. „Spritzendampfer No. 2“ lag im Holz- und Fabrikenhafen zunächst provisorisch beim dortigen Tonnenhof, ehe 1898 die Feuerwache V bezugsfertig war und das Fahrzeug dorthin verlegt wurde⁵⁸. 1901 (wie übrigens schon vorübergehend einmal 1898) wurden die Liegeplätze getauscht. „Spritzendampfer No. 2“ lag nun im Freihafen, da dort mehr Einsätze zu verzeichnen waren. Diese konnte man vielleicht doch besser mit dem neueren Schiff, das etwas bequemere Arbeitsbedingungen bot (s.o.), fahren. „Spritzendampfer No. 1“ kam dagegen zur Feuerwache V⁵⁹. Im Winter wurden bei Vereisung der Häfen die Dampfer stillgelegt, weil ihre Maschinen für die Eisfahrt zu schwach waren. Zunächst hielt man nur das Feuerlöschboot im Freihafen dauernd unter Dampf. Da sich die Vorkehrung bewährte, wurde

in Kiel abgeliefert. 1908 wurde von derselben Werft ein Werft- und Spritzendampfer „Pinnas VI“ (Bau-Nr. 228, Länge 18,0 m, Breite 4,75 m, 108 PS) an einen ungenannten Auftraggeber in Kiel abgeliefert. Rolf Eilers u. Klaus-Peter Kiedel, Meyer-Werft. Sechs Generationen Schiffbau in Papenburg. 1795–1988, Bremerhaven 1988, S. 244, 247.

58 StAB 3-L.3. Nr. 33; 3-L.3. Nr. 14 a.

59 StAB 4, 128-4; 3-L. Nr. 14 a; Brem. Adreßbuch 1901, S. 894–895.

dies ab Februar 1898 bei dem anderen Dampfer im Holz- und Fabrikenhafen ebenso praktiziert. Bei Alarm rückte zuerst von der jeweiligen Wache ein Löschwagen aus, der normalerweise als Erster den Brandort erreichte. Die bei ihm aufgesessene Besatzung nahm landseitig die Brandbekämpfung auf⁶⁰. Währenddessen wurde der Spritzendampfer fahrklar gemacht und rückte schließlich nach: „Bei Alarm zündet die Kesselwache das Feuer unter dem großen Kessel an, der Maschinist wärmt die Maschine an, Führer und Matrose machen auf Deck zur Abfahrt klar und in drei bis längstens dreieinhalb Minuten nach Alarm, in welcher Zeit der große Kessel, der unter 3 at. Dampfdruck lag, 5 – 6 at. Dampf hat, fährt der Dampfer ab.“⁶¹ Am Brandort eingetroffen, konnte der Spritzendampfer die Einsatzkräfte an Land dadurch unterstützen, indem er Wasser aus dem Hafenbecken bzw. dem Fluß zum Löschzug hochpumpte⁶², denn die fahrbaren, von Pferden gezogenen Dampfspritzen hatten Schwierigkeiten, wie bereits erwähnt, bei Niedrigwasser die Saughöhe mit ihren Schläuchen zu überwinden⁶³.

Jedoch war auch eine aktivere Rolle denkbar, die soweit gehen konnte, daß der Dampfer durch direkten Löscheinsatz entscheidend mithalf, die Lage unter Kontrolle zu bringen: Am 6. August 1907 brach um 4 Uhr früh in einem Baumwollspeicher auf dem Teerhof nach einem Blitzschlag ein Feuer aus. Zwei Landdampfspritzen und mehrere Leiterwagen eilten herbei, ein Löschtrupp drang in das Gebäude ein. Und weiter berichtete eine Zeitung von der Brandstelle: „Doch solange das Feuer nur von Land aus bekämpft wurde, war eine wesentliche Abnahme nicht zu bemerken; rasch änderte sich jedoch die Lage, als ein Spritzendampfer angekommen war und seine starken Schlauchleitungen von allen Seiten angelegt hatte. Die von ihm ausgehenden mächtigen Wasserstrahlen fegten zunächst wie Spreu die großen Dachziegeln herunter, von denen allerdings im Fallen einige der unter starkem Wasserdruck stehenden Schläuche entzwei geschlagen wurden. Nichtsdestoweniger sanken nunmehr die Flammen, die bereits den größten Teil des hohen Daches durchbrochen hatten, mehr und mehr in sich zusammen. Es gelang bald, das Feuer auf den obersten der mit Baumwolle gefüllten Böden zu beschränken, so daß die darunterliegenden und ihr Inhalt nur durch Wasser etwas litten.“⁶⁴

Aufgrund der Quellenlage ist es nicht einfach, sich ein repräsentatives Bild von der Rolle der Spritzendampfer im bremischen Brandschutz zu machen. Die bis heute lückenlose Überlieferung der Einsätze der Bremer Berufsfeuerwehr setzt erst im Februar 1945 ein. Aus älterer Zeit ist lediglich ein Journal erhalten, das über die Zeit vom 1. April 1905 bis zum 31. März 1907 Auskunft gibt⁶⁵. Es erlaubt immerhin für eine, wenn auch sehr begrenzte Zeitspanne

60 StAB 3-L.3. Nr. 33.

61 Feuer und Wasser, Nr. 20 a, 10.11.1899, S. 163.

62 Hildebrand Silomon, Das neue Bremer Feuerlöschboot, in: Feuerschutz, 12/1936, S. 208.

63 StAB 4,128-4.

64 WZ, 6.8.1907.

65 StAB 4,128-1.

präzise statistische Aussagen, deren Gültigkeit man für die Phase vor dem Ersten Weltkrieg mit einigem Recht annehmen darf. Um jedoch mehr und vor allem detailliertere Einsatzberichte zu erhalten, wurde nach einem selektiven Schlüssel die Tagespresse ausgewertet⁶⁶.

Gemessen an der Gesamtzahl der Rettungsfahrten der bremischen Feuerwehr, spielten die Spritzendampfer eine untergeordnete Rolle. Im Journal treten sie nur bei etwa zwei Prozent aller Einsätze in Erscheinung, wobei sie bei Feuerlöscharbeiten stets mit Landfahrzeugen zusammenwirkten. Der kürzeste Einsatz, ein blinder Alarm im Hohentorshafen, dauerte nur 20 Minuten und wurde am 17. Dezember 1906 notiert. Am 9. Mai desselben Jahres waren dagegen beide Spritzendampfer, eine große Anzahl von Landfahrzeugen und ein privater Dampfer mehr als 38 Stunden in Aktion, um ein Großfeuer im Holz- und Fabrikenhafen zu bekämpfen⁶⁷.

Frachter, die im Hafen festgemacht hatten, waren bei einem Feuer besonders gefährdet. Die engen Verhältnisse an Bord gestalteten die Brandbekämpfung dort besonders schwierig, und hinzu kam, daß damals der bordseitige Brandschutz noch in den ersten Anfängen steckte⁶⁸. Zu den Einsatzgrundsätzen der Bremer Feuerwehr mußte es deshalb unbedingt gehören, möglichst schnell die in Frage kommenden Schiffe aus der Gefahrenzone heraus verholen zu lassen. Dies konnte gelingen, wie bei zwei Großfeuern im Freihafen II (dem heutigen Überseehafen) am 1. Mai⁶⁹ und wenige Tage später, am 5. Mai 1907⁷⁰: Jeweils ein britischer Frachter wurde losgeworfen und verlegt. Für die Assistenz bei derartigen Manövern dürften die Spritzendampfer, die zwar mit einem Schlepphaken ausgerüstet waren, aber überdies vollauf mit Pumpen und Löschen beschäftigt waren, wegen ihrer geringen Maschinenleistung zu schwach gewesen sein, so daß man vermutlich auf Hafenschlepper zurückgegriffen hat. Nicht immer glückte es, ein Schiff unbeschädigt aus der Gefahrenzone zu bringen: In der Nacht vom 2. auf den 3. Oktober 1903 brannte am Hansakai im Holz- und Fabrikenhafen ein Lager-schuppen nieder, in dem Baumwolle, Ölsamen und Ölkuchen lagerten. Löschzüge sämtlicher Feuerwachen und beide Spritzendampfer befanden sich im Großeinsatz, konnten aber nicht verhindern, daß das Feuer auf den Frachtdampfer „Leander“ der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“ übergriff und dessen Vorderdeck, Vormast, Kommandobrücke und ein Skylight in Mitleidenschaft zog. Brennend wurde der Dampfer weggeschleppt. Da es jedoch

66 Damit das Verhältnis von zeitlichem Aufwand und zu erwartendem Ertrag vertretbar blieb, schlug der Verf. in den Bremischen Chroniken von Wania (wie Anm. 21), Peters u. a. das Stichwort „Großfeuer“ nach und wertete Einsätze, die sich am Wasser ereigneten, in der Tagespresse aus.

67 StAB 4,128-1.

68 Arno Riwiesel, Brandschutz, in: Klaus-Peter Kiedel, Uwe Schnall, Lars U. Scholl (Hrsg.), Arbeitsplatz Schiff. 100 Jahre See-Berufsgenossenschaft 1887–1987, Bremerhaven 1987, S. 126.

69 WZ, 2.5.1907.

70 Bremer Nachrichten (BN), 5.5.1907.

bald gelang, das Feuer an Bord zu löschen, ging dieser Fall vergleichsweise glimpflich aus⁷¹.

Der Einsatzschwerpunkt der Spritzendampfer lag in den bremischen Häfen, wie die Statistik klar ausweist⁷². Jedoch wurden sie auch bei Bränden im übrigen bremischen Stadtgebiet herangezogen. Beide Schiffe verfügten über den bei Binnenschiffen üblichen Klappschornstein⁷³, der es ihnen ermöglichte, niedrigere Brücken zu passieren, stromaufwärts zu fahren und z.B. die Kleine Weser zu erreichen. Von 1905 bis 1907 waren die Dampfer dreimal bei Bränden in Habenhausen und im Stephani-Viertel im Einsatz. Am 10. Dezember 1906 fuhr „Spritzendampfer No. 2“ sogar bis zur Dreyer Brücke und lenzte in fast fünfstündiger Pumpenarbeit ein leckes Bockschiff⁷⁴.

Im Hafen selbst waren gemäß der Stationierung der beiden Feuerlöschboote im Frei- bzw. Holz- und Fabrikenhafen für jedes Schiff Einsatzbezirke im Dezember 1898 durch Dittmann festgelegt worden. Sie bezogen sich auf das jeweilige Hafenbecken und dessen Umfeld⁷⁵. Dem Journal zufolge hat man sich auch in der Folgezeit an diese Grenzen gehalten. Wie bereits mehrfach angeklungen ist, schloß dies eine Zusammenarbeit beider Dampfer bei schweren Bränden keineswegs aus. Bei Hilfeleistungen außerhalb des Hafengebietes wurde dagegen vorzugsweise „Spritzendampfer No. 2“ dorthin entsandt⁷⁶, vielleicht, weil man wegen dessen Kesselschott nach einer Fahrt den Maschinenraum nicht mühselig von Ruß reinigen mußte.

Obwohl die beiden Spritzendampfer in ihrer Konstruktion zumindest auf der Weser ein Unikum waren, findet sich in den, zugegeben spärlichen, Quellen kein einziger Hinweis darauf, daß man sie in anderen Unterweserhäfen einmal angefordert hätte. Im Gegenteil: Am 21. April 1905 brannten in Nordenham die Anlagen der Deutschen Dampffischereigesellschaft „Nordsee“ völlig nieder⁷⁷. Die Ortsfeuerwehren aus der Umgebung befanden sich im Großeinsatz, und aus Oldenburg wurde sogar eine Dampfspritze mit der Eisenbahn herangeschafft. Aus Bremerhaven eilten drei Schlepper des Norddeutschen Lloyd herbei, darunter die hochseegängige „Retter“ (erbaut 1885, 650 PSi), die eine leistungsfähige Feuerlöschkapazität besaß⁷⁸. Die beiden Dampfer aus Bremen wurden offenbar nicht benötigt.

71 WZ, 3.10.1903.

72 StAB 4,128-1.

73 Im Archiv des Hafenbauamtes Bremen befindet sich eine Aufnahme aus den 20er Jahren, die „Spritzendampfer 1“ im Holz- und Fabrikenhafen mit umgelegtem Schornstein zeigt; s. auch Generalplan (Abb. 2), wo bei „Spritzendampfer No. 2“ das Scharnier am Schornsteinfuß eindeutig zu erkennen ist.

74 StAB 4,128-1.

75 StAB 4,128-4.

76 StAB 4,128-1.

77 WZ, 22.4.1905.

78 Ein Modell dieses Schiffes befindet sich heute in der „Meissen“-Halle des Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven. Obwohl diese Ausführung relativ einfach gehalten ist, erkennt man deutlich an Deck Querbalken mit Schlauchanschlußstutzen. Diese waren primär für das Lenzen von Havaristen vorgesehen, dürften aber auch für Feuerlöscheinsätze von Nutzen gewesen sein.

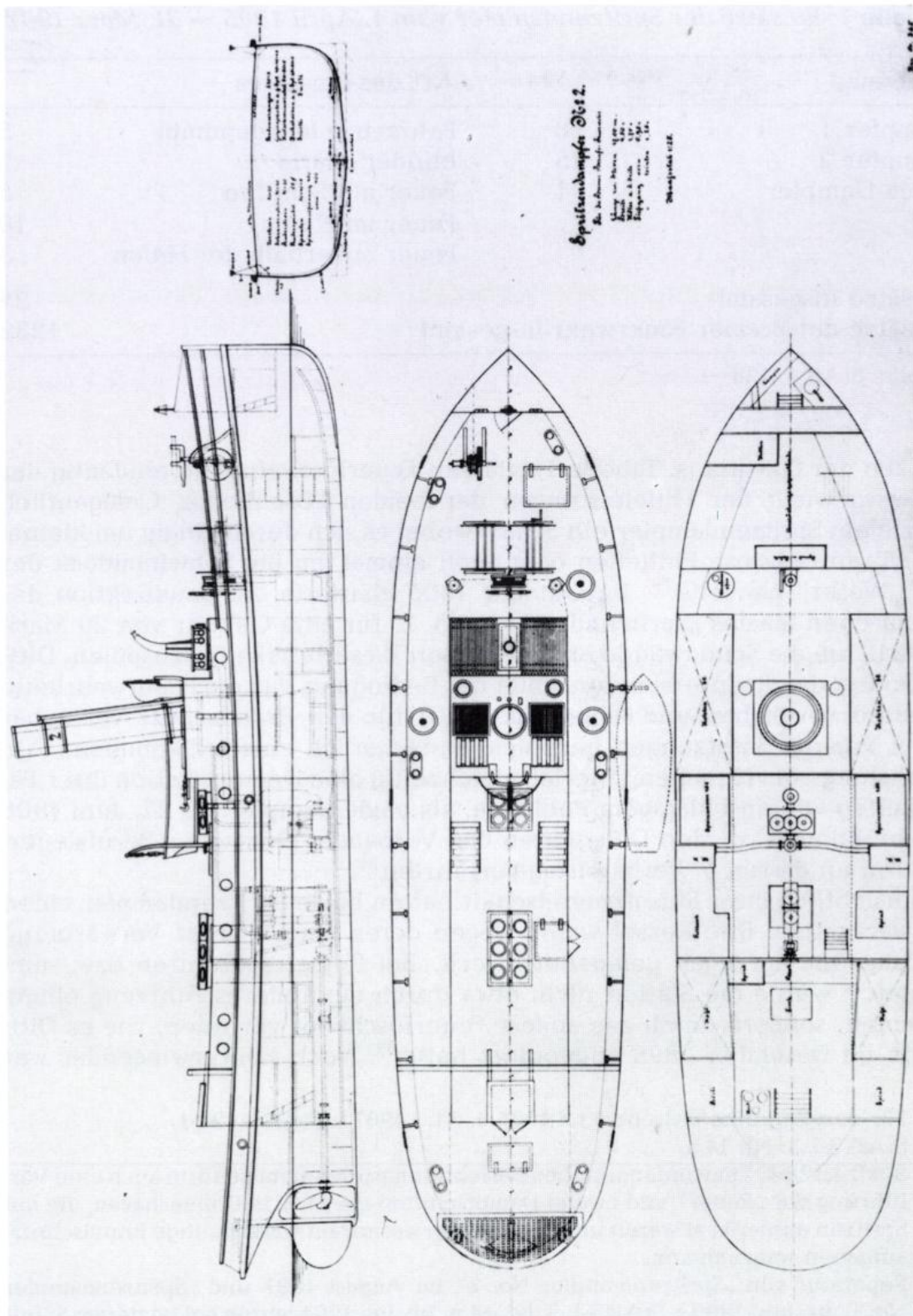


Abb. 2: „Spritzendampfer No. 2“; Generalplan

Tabelle 1: *Einsätze der Spritzendampfer vom 1. April 1905 – 31. März 1907*

Fahrzeug		Art des Einsatzes	
Dampfer 1	6	Fahrzeuge lenzgepumpt	5
Dampfer 2	15	blinder Alarm	2
beide Dampfer	4	Feuer auf Schiffen	5
		Feuer im Hafen	10
		Feuer außerhalb der Häfen	3
Einsätze insgesamt			25
Einsätze der Bremer Feuerwehr insgesamt			1282

Quelle: StAB 4, 128–1.

Nach der Statistik (s. Tabelle 1) bildeten Feuerlöscheinsätze eindeutig das Schwergewicht der Hilfeleistungen der beiden Löschboote. Gelegentlich lenzte ein Spritzendampfer ein Schiff, wobei es sich durchgängig um kleinere, z.T. antriebslose Einheiten oder auch einmal um ein Schwimmdock der AG „Weser“ handelte⁷⁹. Im Oktober 1895 charterte die Baudirektion des bremischen Staates „Spritzendampfer No. 1“ für eine Gebühr von 20 Mark täglich, um die Spundwände an der Großen Weserbrücke freizuspülen. Dittmann war damit einverstanden, unter der Bedingung, daß die Feuerwehrleute an Bord verblieben und damit das Schiff für den Brandschutz verfügbar sei⁸⁰. Für die Besatzungen bedeutete es sicherlich eine willkommene Abwechslung vom täglichen Einerlei, gleichzeitig eine Demonstration ihrer Fähigkeiten vor einschlägigem Publikum, als beide Dampfer am 22. Juni 1906 Schauübungen vor den Delegierten des Verbandes Deutscher Berufsfeuerwehren an dessen 5. Verbandstag vorführten⁸¹.

Hinsichtlich ihrer Einsatzbereitschaft hatten beide Spritzendampfer einen Schwachpunkt: Ihre Kessel waren wegen deren permanenter Vorwärmung anfällig und sprangen gelegentlich leck. Bei Kesselreparaturen bzw. -umbauten⁸² wurde die Station nicht etwa durch ein anderes Fahrzeug eingenommen, sondern durch das andere Feuerlöschboot vertreten, wie es Dittmann im Dezember 1898 angeordnet hatte⁸³. Noch schwerwiegender war

79 Für den Zeitraum zwischen 1.4.1905 u. 31.3.1907 s. StAB 4,128-1.

80 StAB 3-L.3. Nr. 14 a.

81 StAB 4,128-4. Zum umfangreichen Besichtigungsprogramm gehörte auch eine Vorführung der „Retter“ und zweier Dampfschuten am 24.6. in Bremerhaven, die mit Spritzen ausgerüstet waren und in der Unterweserstadt wasserseitige Brandschutzaufgaben wahrnahmen.

82 Reparatur von „Spritzendampfer No. 2“ im August 1897 und „Spritzendampfer No. 1“ im Juni 1900 s. StAB 3-L.3. Nr. 14 a. Im Juli 1904 wurde bei letzterem Schiff eine Kesselrevision durchgeführt, und die dort beanstandeten Mängel zwangen zu einer umfangreicheren Reparatur, für die die Bürgerschaft am 28.9.1904 Mittel bewilligen mußte, s. StAB 6,40-L.5.e. Nr. 37.

83 StAB 4,128-4.

es, wenn während eines Einsatzes ein Kesselausfall den Dampfer lahmlegte. Dazu ein Zeitungsbericht aus späterer Zeit (1929): „Erst gegen 17 Uhr war ein Spritzendampfer zur Stelle, sandte einen gewaltigen Wasserstrahl bis zur Dachhöhe⁸⁴ hinauf, brach aber nach kurzer Zeit wieder ab. Man sah helle Flammen aus dem Schornstein des Löschdampfers schlagen, der offenbar seine Kessel überheizt hatte.“⁸⁵

Am 1. Mai 1907 — der Einsatz wurde bereits erwähnt — wurde der Schuppen 14 im Freihafen II durch ein Großfeuer eingeäschert. Die Feuerwehr bekämpfte es aus insgesamt 25 Leitungen. An Land waren drei Dampfspritzen in Aktion⁸⁶. Ein Spritzendampfer befand sich sieben, der andere 27 Stunden im Löscheinsatz. Dabei wurden auf beiden Schiffen die Siederohre im Röhrenkessel defekt. Fieberhaft arbeitete man an der Reparatur, wofür aber mehrere Tage benötigt wurden. Da brach am 4. Mai im Schuppen 11, ebenfalls im Freihafen II, ein Feuer aus, wobei Brandstiftung als Ursache angenommen wurde. Der Schuppen, in dem Baumwolle lagerte, brannte zur Hälfte nieder. Das Feuer griff auf den Holz- und Fabrikenhafen über und beschädigte u.a. die Feuerwache. 200 Feuerwehrmänner, von denen einer schwer verletzt wurde, und ebensoviele Hafenarbeiter waren auf den Beinen. Die Spritzendampfer befanden sich noch in Reparatur und konnten deshalb nicht eingreifen. Dafür sprangen die Schlepper „Planet“ des Norddeutschen Lloyd (erbaut 1897 bei der AG „Weser“, Bau-Nr. 117, 44 BRT, 90 PSi) und „Puck“ (erbaut 1904 ebenfalls bei der AG „Weser“, Bau-Nr. 141, Länge 18 m, Breite 5,5 m, 45 BRT, 120 PSi) der AG „Weser“ ein, pumpten und spritzten Wasser in die Flammen⁸⁷. Auch das Journal berichtet von der Mitwirkung zweier Privatdampfer, darunter auch der „Planet“⁸⁸. Somit verkehrten auf der Unterweser Hafenschlepper mit entsprechender Pumpenkapazität. Da sie aber in keinem Vertragsverhältnis zur Feuerwehr standen, entschied wahrscheinlich der reine Zufall, ob einer von ihnen bei einem Löscheinsatz verfügbar war.

Die Spritzendampfer waren erst gut ein Jahrzehnt im Dienst, als 1906 der Freihafen II eröffnet wurde, was zusätzliche Brandschutzmaßnahmen notwendig machte. 1908 installierte man eine durch elektrische Pumpen betriebene Hochdruckwasserleitung (8 — 10 atü), die an die Sprinkleranlagen in den Baumwollschuppen angeschlossen war⁸⁹.

Auch auf dem Wasser wurde die Feuerlöschkapazität nennenswert heraufgesetzt. Noch während der neue Hafen im Bau war, stand es für Dittmann fest, daß auch für dieses Becken ein zusätzliches Feuerlöschboot angeschafft werden mußte. Da aber die Bauinspektion für Zollausschlußgebiet und Holzhafen (seit 1913 Hafenbauamt) den Bau eines Schleppers plante, handelten

84 Eines brennenden Packhauses auf dem Teerhof.

85 BN, 9.11.1929.

86 WZ, 2.5.1907.

87 BN, 5.5.1907. Über „Puck“ und „Planet“ s. Alfred Oehmig, Dampfer auf der Weser in alten Ansichten, Duisburg 1985, S. 119, u. Actien-Gesellschaft „Weser“, Bremen, Bremen 1913 (Festschrift, nicht paginiert).

88 S. Anm. 79.

89 Schwenker (wie Anm. 47) u. StAB 3-L.3. Nr. 111.

beide Behörden gemeinsam und kombinierten beide Funktionen. Seit 1902 liefen entsprechende Planungen. Sie zogen sich über mehrere Jahre hin, da die privaten Schlepperreedereien keine staatliche Konkurrenz wünschten. Die Nebenaufgabe der Brandbekämpfung blieb dagegen unstrittig. Erst im Januar 1906 überwand das Projekt in der Bürgerschaft die letzten Hindernisse nach zwei kontroversen Debatten. Da noch einige Änderungen in der technischen Planung vorgenommen werden mußten, kam es erst im März 1907 zu einer Bestellung bei der Seebeck-Werft in Geestemünde, die den Schlepper (Bau-Nr. 273) im April 1908 ablieferte.

„Primus“, wie er getauft wurde, war wesentlich größer als die beiden Spritzendampfer: Die Länge zwischen den Steven betrug 31 m, die Breite auf Spannten 8 m, der Tiefgang achtern 3,80 m. Zwei Dreifachexpansionsmaschinen von insgesamt 700 PSi Leistung trieben das Schiff über zwei Schrauben an, wodurch es 11 kn laufen konnte. Die umfangreiche Feuerlöschrüstung lieferte die Waggon- und Maschinenfabrik (vorm. Busch) in Bautzen. Neben den beiden Antriebsaggregaten waren im Maschinenraum der „Primus“ zusätzlich drei stehende Dreizylinder-Kolbenpumpen von insgesamt 750 PS Leistung angeordnet, die über ein Rohrsystem drei Wenderohre (ein großes auf dem Peildeck, zwei kleinere auf der Brücke) mit von außenbords hereingepumptem Löschwasser speisten. Außerdem befanden sich noch an Deck 24 Ventilstutzen für Schlauchanschlüsse. Die Feuerlöschanlage konnte 1440 m³ Wasser in der Stunde bei einer Wurfweite von etwa 100 m liefern und wurde durch 1000 m Druckschlauch und 24 Strahlrohre ergänzt. Die Feuerlöschleistung von „Primus“ war recht beachtlich und stellt selbst heutige Hafen-Feuerlöschboote in den Schatten. Wie bei den viel schwächeren Spritzendampfern, entsprach jedoch die Relation zwischen Antriebs- und Löschleistung etwa dem Verhältnis 1:1.

Bau- und Betriebskosten sowie eventuell anfallenden Berge- und Schlepplohn teilten sich drei bremische Behörden zu je einem Drittel: die Deputation für Häfen und Eisenbahnen als Dienstherr des Hafengebäudes, die Feuerwehr und das Tonnen- und Bakenamt, das für die Bergung von Schiffen zuständig war, die in der Unterweser festgekommen waren. Jede der drei Seiten konnte somit auf den Schleppdampfer zurückgreifen, jedoch genoß der Feuerlöschdienst im Alarmfall Priorität. Zur neunköpfigen Schiffsbesatzung, die vom Hafengebäude gestellt wurde, gehörte ein Feuerwehrmann, der auch als Decksmann tätig war und die Schlauchrüstung zu warten hatte. Durch seinen Beamtenstatus und eine um 200 Mark höhere Jahresheuer (1350 Mark) besaß er gegenüber den beiden anderen Matrosen eine herausgehobene Position⁹⁰.

Im Einzelfall konnte „Primus“ die beiden Spritzendampfer wirkungsvoll unterstützen: Am 16. August 1909 suchte ein Großfeuer die Bremer Ölfabrik heim, die zwischen dem Freihafen I und der Weser angesiedelt war und 1891

90 Über die Vorgeschichte und den Dienst der „Primus“: Christian Ostersehlte, Schleppdampfer „Primus“ – ein Sicherheitskonzept für die bremischen Häfen?, in: Das Logbuch 4/1988, S. 143 ff.



Abb. 3: Schlepper „Primus“ im Freihafen I

schon einmal gebrannt hatte. Löschzüge aller Wachen befanden sich am Brandort, mehrere Feuerwehrmänner erlitten Verletzungen. „Primus“ und die beiden Spritzendampfer waren ebenfalls zur Stelle. Eines der Schiffe bekämpfte das Feuer vom Freihafen I, die beiden anderen von der Weserseite aus⁹¹. Ein Nachteil zeigte sich bei „Primus“: Sie war zu groß, um unter den Weserbrücken hindurchzufahren. Ihr Fahrtgebiet ging weseraufwärts nur bis zur Eisenbahnbrücke.

Von diesem Schlepper hat sich für den Zeitraum zwischen 1908 und 1922 eine Statistik (Tabelle 2) erhalten, die über sein Einsatzprofil Auskunft gibt. Demnach wurde das Schiff nur sehr selten zu seiner Hauptaufgabe, dem Schleppdienst, verwendet. Wesentlich häufiger zog man das Schiff für diverse Nebenaufgaben, für die es kaum vorgesehen war, heran. Auch als Hafeneisbrecher bewährte es sich mit seinem eisverstärkten Bug. Zum Feuerlöschen wurde der Dampfer vergleichsweise selten benötigt. Es muß aber hervorgehoben werden, daß Gesamtstatistiken hierüber fehlen, die eine Relation der Auslastung der „Primus“ gegenüber den beiden Spritzendampfern

91 WZ, 17.8.1909.

Tabelle 2: Einsatzprofil der „Primus“ 1908–1922

1 Schlepphilfe für große Fahrzeuge 2 Schlepphilfe für kleine Fahrzeuge 3 Bergungshilfe 4 Ausschweifeln („Primus“ besaß einen sogen. Clayton-Apparat zum Ausräuchern von Schiffen mit Schwefeldioxydgas zur Schädlingsbekämpfung) 5 Eisbrechen 6 Hilfsfahrten für Baggerei etc. 7 Diverses 8 Feuerlöscheinsatz, Probealarm 9 Feuerlöscheinsatz, echter Alarm									
Jahr	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1908	--	--	--	1	3	6	--	16	1
1909	5	6	9	8	58	30	--	16	5
1910	1	6	2	8	1	27	46	7	8
1911	3	5	2	5	1	14	13	6	16
1912	--	3	5	17	26	19	19	9	6
1913	--	--	6	10	--	12	136	8	18
1914 – 1918 keine Angaben									
1919	2	3	5	4	8	1	29	2	5
1920	5	1	5	4	3	6	6	2	9
1921	3	4	4	48	9	11	17	1	8
1922	5	7	7	29	25	11	9	1	14
Summe	24	35	45	134	134	137	275	68	90

Quelle: StAB 4, 35–1283.

erkennen ließen; so können über die Ausnutzung des Schleppers durch die Feuerwehr keine qualitativen Aussagen getroffen werden.

Bei aller Technik waren die Spritzendampfer ohne ihre Besatzungen, die auf ihnen ihren nicht immer ungefährlichen Dienst versahen, wertlos. Der Löschdeputation schwebte 1894 für das damalige Projekt eine Besatzung von sechs Mann (einem Oberfeuerwehrmann, vier Feuerwehrleuten, einem Mann als ständige Schiffswache) vor. An eine Anmusterung einer speziellen Schiffsbesatzung dachte man jedoch noch nicht: „Unter den Mannschaften der Feuerwehr befinden sich immer so viele maschinenkundige und schiffskundige Leute, daß eine zur Bemannung und Bedienung des Feuerschiffs⁹² ausreichende sachverständige Mannschaft stets zur Verfügung gehalten wer-

92 Damit ist der Spritzendampfer gemeint. Feuerschiffe nach unserem heutigen Verständnis bezeichnete man damals als Leuchtschiffe.

den kann.“⁹³ Nur ein Lotse oder fahrwasserkundiger Kapitän einer Behörde sollte das Schiff führen. Ansonsten ging man von einem recht flexiblen Personalkonzept aus: Je nach Lage war das Schiff bei Alarm mit einer Besatzung der Hauptwache oder der Feuerwache IV zu bemannen, die mit einem Wagen zum Anleger gebracht werden sollte⁹⁴.

Als man die beiden Spritzendampfer in Dienst stellte, scheint man diese Konzeption leicht abgewandelt umgesetzt zu haben. Die Besatzung eines Dampfers umfaßte je einen Schiffsführer, Matrosen, Maschinisten und Heizer (rangmäßig: ein Oberfeuerwehrmann, drei Feuerwehrmänner), die sich tagsüber offenbar an Bord befanden⁹⁵. Nachts blieb jedoch nur eine Kesselwache von zwei Mann an Bord, und auch nur für diese Anzahl waren Kojen im Achterschiff vorhanden (s. die entsprechenden gepunkteten Linien, Abb. 2). Zunächst hatte man für die Dampfer lediglich zwei Feuerwehrleute eingestellt. Die jeweiligen Verstärkungen rückten von der Hauptwache an. Bald genügte diese Lösung nicht mehr den Erfordernissen. 1898 erhöhte man die Besatzungsstärke auf 14, später auf 16 Mann, um für die Ablösungen genügend Leute zur Verfügung zu haben. Sie gehörten offenbar zu den Feuerwachen, in deren Nähe die Spritzendampfer lagen; zumindest war in der Feuerwache V im Holz- und Fabrikenhafen für entsprechende Unterkünfte gesorgt⁹⁶. War somit die Rekrutierung von zusätzlichen Feuerwehrleuten für die Löschdampfer notwendig geworden, so genossen deren Besatzungen keinen Sonderstatus, denn noch 1919 stellte ein damals gerade eingeführtes, gemeinsam aus dem Branddirektor und Vertretern der Feuerwehrleute bestehendes Gremium fest: „Der Ausschuß kann eine besondere Stellung der Dampferbesatzung gegenüber den übrigen Beamten nicht anerkennen.“⁹⁷

Mit zwei Spritzendampfern und einem sehr leistungsfähigen Feuerlöschschlepper hatte Bremen eine beachtliche Brandschutzkapazität auf dem Wasser geschaffen. Dies blieb auch auswärtigen Fachkreisen nicht verborgen: Bei entsprechenden Beschaffungsvorhaben wies 1899 und 1914 die Lübecker Feuerwehr auf das Bremer Vorbild hin⁹⁸. Zum Vergleich: In Hamburg hielt man sehr lange die Lösung mit den Hadag-Dampfern für ausreichend. Erst 1913 stellte die dortige Feuerwehr ihre ersten beiden eigenen Feuerlöschboote in Dienst⁹⁹. In Bremen war zu jener Zeit die Einbeziehung des 1910

93 Verhh. (wie Anm. 32), S. 35.

94 Ebd.

95 S. Anm. 39.

96 StAB 3-L.3. Nr. 33, 3-L. 3. Nr. 110.

97 StAB 4,128-4. Es handelte sich dabei um ein gemeinsames Gremium, bestehend aus der Feuerwehrdirektion und dem Vertrauensausschuß der Feuerwehrbeamten, das zum ersten Mal am 30.11.1918 zusammentrat.

98 S. Anm. 15 u. Archiv der Hansestadt Lübeck NSA IV 1 J Grp 3c Nr. 12.

99 Branddirektor Manfred Gihl, Hamburg, an den Verf., 25.7.1988. Vgl. Reinke-Kunze (wie Anm. 6), S. 92.

eröffneten Industriehafens¹⁰⁰ in den wasserseitigen Brandschutz ein noch ungelöstes Problem, da diese Hafenbecken von den übrigen Häfen abgetrennt sind. Sieht man aber von dieser Tatsache ab, so kann festgestellt werden, daß sich am Vorabend des Ersten Weltkrieges Bremens schwimmende Feuerwehr auf der Höhe ihrer Zeit befand.

Der Feuerlöschdienst bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges

Im Ersten Weltkrieg lagen „Primus“ und die beiden Spritzendampfer nach wie vor an ihren angestammten Liegeplätzen in Bereitschaft. Einsatzberichte aus jener Zeit sind jedoch nicht überliefert¹⁰¹. Die gesellschaftlichen Auswirkungen des Kriegsendes hinterließen auch bei der Bremer Feuerwehr ihre Spuren. Der gemeinsame Ausschuß aus Branddirektor und Vertretern der Feuerwehrleute ist bereits erwähnt worden. 1918 wurden außerdem die Offiziersränge abgeschafft und der 24stündige Dienst mit anschließend ebenso langer Freizeit eingeführt. 1920 verbesserte man die Besoldung spürbar. An der Spitze der Bremer Feuerwehr stand seit 1908 Branddirektor Max Theodor Baur (1872 — 1932), ein Schüler Dittmanns. Bis zu seinem Tod sollte er die Führung des bremischen Brandschutzes innehaben. Baur stand vor der Aufgabe, die zur Zeit ihrer Beschaffung durch Dittmann sehr fortschrittliche, mittlerweile aber veraltete Ausrüstung der bremischen Feuerwehr durch modernere Technik zu ersetzen. So führte Baur nach dem Krieg die bereits 1911 in die Wege geleitete Motorisierung der Löschzüge fort und brachte sie zum Abschluß. Die alten Dampfspritzen mußten kompakteren Aggregaten mit Kreiselpumpen weichen¹⁰². Auch bei den Feuerlöschbooten wurde ein Neuanfang versucht, allerdings nicht sofort, denn bei den Spritzendampfern schien noch alles beim alten zu bleiben.

Nach den spärlichen Quellen ereignete sich deren erster Großeinsatz nach Kriegsende, als am Abend des 4. Mai 1920 ein Feuer bei den Atlas-Werken ausbrach. Die Bremer Feuerwachen (mit einer Ausnahme) schickten Einsatzkräfte zum Brandort, die schließlich aus mehr als 50 Leitungen das Feuer bekämpften. „Spritzendampfer 2“, „Primus“ und ein Werftschlepper der AG „Weser“ löschten wasserseitig, bis in der Nacht das Feuer unter Kontrolle war¹⁰³.

100 Helmut R. Hoppe, Die Entwicklung des Industrie- und Handelshafens — Ein wenig bekannter und verschiedentlich verkannter Zeitabschnitt bremischer Wirtschaftsgeschichte, in: Brem. Jb., Bd. 64, 1986, S. 193 ff.

101 In den Bremer Adreßbüchern aus der Zeit des Ersten Weltkrieges sind „Primus“ und die beiden Spritzendampfer als Einsatzmittel der bremischen Feuerwehr nach wie vor verzeichnet. Vgl. Ostersehle (wie Anm. 90); dort wurde irrtümlich angenommen, daß der Schlepper im Ersten Weltkrieg bei der Kaiserlichen Marine fuhr. Bei den in dem Artikel vermuteten Indizien hat es sich inzwischen herausgestellt, daß sie sich auf ein anderes Schiff gleichen Namens beziehen.

102 Festschrift (wie Anm. 16), S. 28 f.

103 WZ, 5.5.1920. Das Feuer zerstörte auch die Plankammer der Werft.

Die beiden Spritzendampfer waren damals zweieinhalb Jahrzehnte im Dienst. Ihre Unterhaltskosten waren von 5500 Mark 1913 auf 195 200 Mark im Jahre 1921 gestiegen. Trotz der inzwischen eingetretenen Geldentwertung bedeutete dies eine erhebliche Kostensteigerung. Anfang 1922, beide Schiffe lagen nach wie vor unter Dampf, stellte die Feuerwehr ihre starke Abnutzung fest, und man begann, sich nach einem Ersatz umzusehen. Bei „Spritzendampfer 1“ war einige Monate später wieder einmal eine Kesselreparatur fällig¹⁰⁴. „Primus“ hatte zwar noch lange nicht die Altersgrenze erreicht, auch wenn man die Wartungen im Kriege vernachlässigt hatte und nicht mehr die Feuerwehr, sondern die Matrosen die komplizierte Löschausrüstung in Ordnung hielten. Vor allem aber wurden die Unterhaltung und ständige Bereitschaft des Schleppers dem bremischen Staat in diesen Zeiten wirtschaftlicher Misere zu teuer. Baur dachte im Januar 1921 an eine Reduzierung der Beteiligung der Feuerwehr auf ein Fünftel oder ein Sechstel. Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen wollte sich von dem nicht ausgelasteten und teuren Schlepper trennen. Nach einigen weiteren Überlegungen und Kontroversen stellte man den Dampfer am 20. März 1923 außer Dienst, der Bereitschaftsdienst wurde aufgehoben und das Schiff zum Verkauf angeboten. 1927 übernahm es die Wasserstraßendirektion Bremen, die es als Schutenschlepper und, dies mit Erfolg, als Hilfseisbrecher einsetzte. Zehn Jahre später, im April 1937, erwarb die Unterweser Reederei AG (URAG) das Schiff und taufte es in „Bardenfleth“ um. Ende Mai 1946 mußte der Schleppdampfer an die UdSSR abgeliefert werden¹⁰⁵.

Zurück nach Bremen: „Primus“ war zu kostenaufwendig, und die beiden Spritzendampfer hatten ihre Altersgrenze erreicht. Man versuchte, sie wie den viel größeren Schlepper abzustoßen. In der ersten Jahreshälfte 1922 bot die Feuerwehr anderen Behörden die beiden Löschdampfer an. Da letztere für das Schleppen von Schuten zu schwach waren, lehnte die Strombauverwaltung ihre Übernahme ab. In Bremerhaven besaß das dortige Hafenbauamt vier Dampfprähme mit Feuerspritzen, hielt dies für den Brandschutz offenbar für ausreichend und konnte die beiden Spritzendampfer ebenfalls nicht gebrauchen.

Als Ersatz beabsichtigte die bremische Feuerwehr seit Januar 1921 die Beschaffung von Motorbarkassen als Feuerlöschboote, denn die Motorentchnik hatte sich inzwischen weiterentwickelt. Im August 1922 beabsichtigte man, „Primus“ und die beiden Dampfer durch drei Motorboote zu ersetzen. Die Löschdeputation änderte ein Vierteljahr später diese zu anspruchsvolle Planung dahingehend ab, daß ein Spritzendampfer verkauft und durch ein Motor-Feuerlöschboot ersetzt werden sollte. Das zweite Dampfschiff wollte man zwar im Dienst belassen, jedoch nur als Reserve und nicht mehr ständig unter Dampf halten. Die Bürgerschaft stimmte am 8. Dezember 1922 dem Vorhaben ohne größere Diskussion zu. Die Parlamentsdebatten kreisten seit dem Krieg um „politischere“ Themen. Über rein sachbezogene Ausgabenposten wurde nicht mehr so intensiv gestritten, wie noch in der Zeit davor.

104 StAB 3-L.3. Nr. 110 u. StAB 4,35-1283.

105 Ostersehle (wie Anm. 90) u. StAB 4,35-1283.

Für das neue Motorboot hatten zwei Hamburger Firmen, Wilhelm Cornelius und C. Jastram, Angebote abgegeben. Letzere Werft, die schon zehn Jahre zuvor ein Feuerlöschboot an die Hamburger Feuerwehr geliefert hatte, erhielt bereits am 16. Oktober 1922 den Auftrag zum Bau des Bootes, das im darauffolgenden Jahr abgeliefert¹⁰⁶ und für das Ende Oktober 1923 eine entsprechende Dienstordnung erlassen wurde¹⁰⁷. Etwa zu derselben Zeit bot die URAG an, Schlepper mit vorhandenen Bergungspumpen für den Feuerlöschdienst umzurüsten, woraus aber nichts wurde. Damals konnte die Feuerwehr vielmehr auf drei private, in den Quellen nicht näher bezeichnete Dampfer im Notfall zurückgreifen, denn diese besaßen Feuerlöschkapazitäten¹⁰⁸, was u. U. den Einsatz des Werftschleppers der AG „Weser“ vom Mai 1920 bei dem Großfeuer auf den Atlas-Werken (s.o.) in ein besonderes Licht rückt.

Das neue Feuerlöschboot wurde im Gedenken an Branddirektor Dittmann „Ditt“ getauft¹⁰⁹. Es handelte sich dabei um ein offenes Motorboot mit Benzinmotor (gleichzeitig für Antrieb und Löschpumpe) und einem kleinen Aufbau achtern¹¹⁰, über das z.Zt. keine näheren Daten greifbar sind. Es besaß eine Besatzung von zwei Mann (ein Bootsführer und ein Decksmann). Da es in der Inflationszeit entstanden war, scheint man bei der Bauausführung gespart zu haben. 1935 stellte die Feuerwehr fest, daß die Fahr- und Pumpenleistung (nach späteren Angaben aus dem Krieg nur 1000 l/min oder 60 m³/h) nicht ausreichte. Außerdem hatte das Boot häufig Motorschaden. Man kam zum Ergebnis: „Das Boot ist in jeder Beziehung unbefriedigend ausgefallen.“¹¹¹ Es sollten nach dieser enttäuschenden Feststellung noch vierzig Jahre bis zur Außerdienststellung dieses Fahrzeugs vergehen. Im März 1928 bot ein privates Berliner Unternehmen ein 12,38 m langes Feuerlösch-Motorboot für 15 000 Mark zum Kauf an, aber in Bremen winkte man ab¹¹². Wenn auch „Ditt“ nicht gerade technisch ausgereift war, so mußte man sich in den zwanziger und frühen dreißiger Jahren damit begnügen. Das Motorboot wurde in den Holz- und Fabrikenhafen verlegt, wo bereits „Spritzendampfer 1“, den man nicht hatte verkaufen können, mit Kesselschaden als Reserve auflag. Im Freihafen I lag nach wie vor „Spritzendampfer 2“. Das kleine Dampfschiff war jedoch nicht mehr sofort einsatzbereit, sondern dessen Kessel mußte nach der Alarmierung erst eine Stunde lang angeheizt werden, ehe es ausrücken konnte¹¹³.

106 S. Anm. 104.

107 StAB 4,128-4.

108 StAB 4,35-1283. Über die Werftschlepper der AG „Weser“ s. Oehmig (wie Anm. 87), S. 118, 119, 123.

109 Wilhelm Lührs (Bearb.), Bremische Biographie 1912–1962, Bremen 1969, S. 28.

110 S. Bildarchiv Hafengebäudeamt Bremen, wo das Boot auf Gesamtansichten des Holz- und Fabrikenhafens zu sehen ist.

111 StAB 3-L.3. Nr. 14 a.

112 StAB 3-L.3. Nr. 144.

113 Angaben für 1929 in BN, 9.11.1929, sowie für 1934 in StAB 3-L.3. Nr. 14a.

Nur wenige Einsatzberichte aus dieser Zeit sind in der Tagespresse überliefert. Sie lassen jedoch den Schluß zu, daß die Hauptlast der wasserseitigen Brandbekämpfung nach wie vor bei „Spritzendampfer 2“ lag: Bei einem Großfeuer auf der AG „Weser“ am 11. Januar 1924 waren fünf Löschzüge mit 15 Fahrzeugen und ein Spritzendampfer in Aktion¹¹⁴. Am 8. November 1929 brach mittags um 14.00 Uhr in Packhäusern auf dem Teerhof ein Großbrand aus, der mit fünf Motorspritzen und vier Drehleitern bekämpft wurde. Nachdem mehrere Bockschiffe verholt worden waren, traf „Ditt“ ein, aber wegen seiner ungenügenden Leistung war das Boot kaum eine Hilfe für die Einsatzkräfte an Land. Eine Zeitung wunderte sich danach: „Wo waren die Spritzendampfer? Diese Frage war bald nach dem Ausbruch des Brandes bei dem großen Zuschauerpublikum fast in aller Munde.“¹¹⁵ Erst um 17.00 Uhr traf einer von ihnen ein. Er war zwar ebenfalls gleich nach Brandausbruch alarmiert worden, aber das Anheizen hatte über eine Stunde in Anspruch genommen. Nach kurzer Zeit mußte der Dampfer wegen Kesselschadens seine Tätigkeit abbrechen. Die landseitig vorgehenden Feuerwehrleute konnten am Abend das Feuer unter Kontrolle bringen¹¹⁶. Bei weiteren Feuern am 16. Dezember 1930 am Stephanitorsbollwerk¹¹⁷ und am 27. Februar 1932 an der Kleinen Weser¹¹⁸ wird jeweils ein Spritzendampfer erwähnt, der den Feuerwehrleuten an Land Lösch- bzw. Pumpenhilfe leistete. Bei diesen nicht namentlich genannten Dampfern dürfte es sich um „Spritzendampfer 2“ gehandelt haben.

Ende 1934 setzte die Bremer Lagerhaus-Gesellschaft die Sprinkleranlagen der Lagerschuppen teilweise außer Betrieb. Nun mußte etwas geschehen. Schon seit geraumer Zeit war ein neues Feuerlöschboot gefordert worden, aber erst im Februar 1935 traten diese Planungen in ein konkreteres Stadium. Der Feuerwehr schwebte ein 16 m langes Boot mit 200 PS Antriebsleistung und zwei Feuerlöschpumpen von je 3000 l/min Ausstoßkapazität vor. Sie nahm mit den Werften F. Lürssen in Vegesack sowie Abeking & Rasmussen in Lemwerder Verhandlungen auf. Beide Unternehmen konnten große Erfahrungen im Bau leichter und schneller Boote für zivilen und militärischen Gebrauch vorweisen¹¹⁹. Den Auftrag erhielt die Lürssen-Werft. Der Neubau konnte am 9. Mai 1936 in Dienst gestellt werden und erhielt — dieser Name ist jedoch erst in der Kriegszeit nachweisbar — die Bezeichnung „Feuerlöschboot 1“. „Ditt“ ging in Reserve. Das neue Boot wich nur geringfügig von der ursprünglichen Planung ab und war 19,37 m über Alles lang, 3,20 m breit und ging 1,15 m tief. Zwei MAN-Diesel von je 130 PS Leistung, über zwei Schrauben wirkend, ließen das Fahrzeug 12 kn schnell fahren. Zwei Feuerlöschpumpen mit Schaumvormischer besaßen zusammen eine Kapazität von 6000 l/min oder 360 m³/h, und damit war das Fahrzeug um ein Drittel leistungs-

114 BN, 12.1.1924.

115 BN, 9.11.1929.

116 Ebd.

117 BN, 17.12.1930.

118 BN, 28.2.1932. Dort wird ein „Feuerlöschboot 2“ erwähnt.

119 StAB 3-L.3. Nr. 14a.

fähiger als die alten Spritzendampfer. An Deck waren ein Wenderohr und zwölf B-Anschlüsse mittleren Durchmessers angeordnet. Außerdem waren vier große A-Kupplungen für das Lenzen leck geschlagener Fahrzeuge installiert. Das Boot erhielt einen neuen Liegeplatz an der Getreideanlage und war dort telefonisch erreichbar. Auf eine Funkanlage hatte man aus Kostengründen verzichtet. Vorn befand sich unter Deck ein Mannschaftsraum mit vier Kojen. Zwei Mann stellten die Stammbesatzung, aber es konnten zusätzlich Angehörige der Landfeuerwehr an Bord genommen werden, die in der Lage waren, aktiv einen Löschangriff von der Wasserseite her vorzutragen¹²⁰.

Einsatzberichte aus dieser Zeit sind nicht greifbar, aber es kann angenommen werden, daß die dominierende Rolle, die bis dahin „Spritzendampfer 2“ ausgeübt hatte, auf das neue Boot überging. Spätestens zu diesem Zeitpunkt dürfte das ältere Fahrzeug, „Spritzendampfer 1“, abgestoßen und vielleicht auch abgewrackt worden sein. Sein Schwesterschiff wurde am 11. Mai 1936 – das neue Boot befand sich zwei Tage im Dienst – an eine Bremer Firma zum Verschrotten verkauft. Diese veräußerte „Spritzendampfer 2“ einen Monat später an das im Abwrackgeschäft an der deutschen Küste bekannte Unternehmen Eckhardt & Co. Unmittelbar danach erwarb die ebenfalls in Hamburg ansässige Köhlbrandwerft den Dampfer und entfernte die Maschinenanlage aus dem Schiff. Der Eigner des Betriebes war Jude, der später, aber noch vor Kriegsausbruch, nach Uruguay auswandern konnte. Die Werft wurde im Januar 1939 aufgelöst. Der ehemalige Spritzendampfer war nicht lange in deren Händen geblieben. Ein Hamburger Privatmann hatte den Rumpf 1937 gekauft und ihn bei einer anderen Hamburger Kleinwerft zum Schlepper „Contra“ umbauen lassen. Nun hatte sich die Bremer Firma bei dem Kauf des Dampfers von der Feuerwehr bei einer Strafe von 600 RM verpflichtet, das Schiff nicht als Schlepper zu verwenden. Der Verstoß gegen diese Abmachung war den Hamburger Behörden aufgefallen. Die späteren Käufer hatten jedoch alle den Verpflichtungsschein weitergegeben, und die Spuren führten im April 1939 zu der stillgelegten Köhlbrandwerft, die angeblich den nächsten Käufer des Schiffes nicht informiert hatte. Ob nun wirklich schlampige Geschäftsführung seitens der Werft vorlag oder ob man in sehr zeittypischer Weise einen passenden Sündenbock gefunden hatte, kann heute nicht mehr präzise geklärt werden. Der ohnehin entrechtete Werfteigner hielt sich im Ausland auf und konnte sich nicht mehr wehren. Im Mai 1940 wurde schließlich die Strafgebühr an dessen Devisenkonto vollstreckt¹²¹. Ob der ehemalige Spritzendampfer noch heute im Hamburger Hafen unter den unzähligen kleinen Barkassen und Schutenschleppern vorhanden ist, bleibt eine offene Frage. Jedoch dürfte er dann bis zur Unkenntlichkeit umgebaut worden sein.

Eine wichtige allgemeine Entwicklung, die die bremische Feuerwehr noch vor dem Krieg genommen hatte, ist an dieser Stelle nachzutragen: Am 23. November 1938 wurde das Gesetz über das Feuerlöschwesen erlassen,

120 Ebd. u. Silomon (wie Anm. 62).

121 StAB 3-L.3. Nr. 14 a.

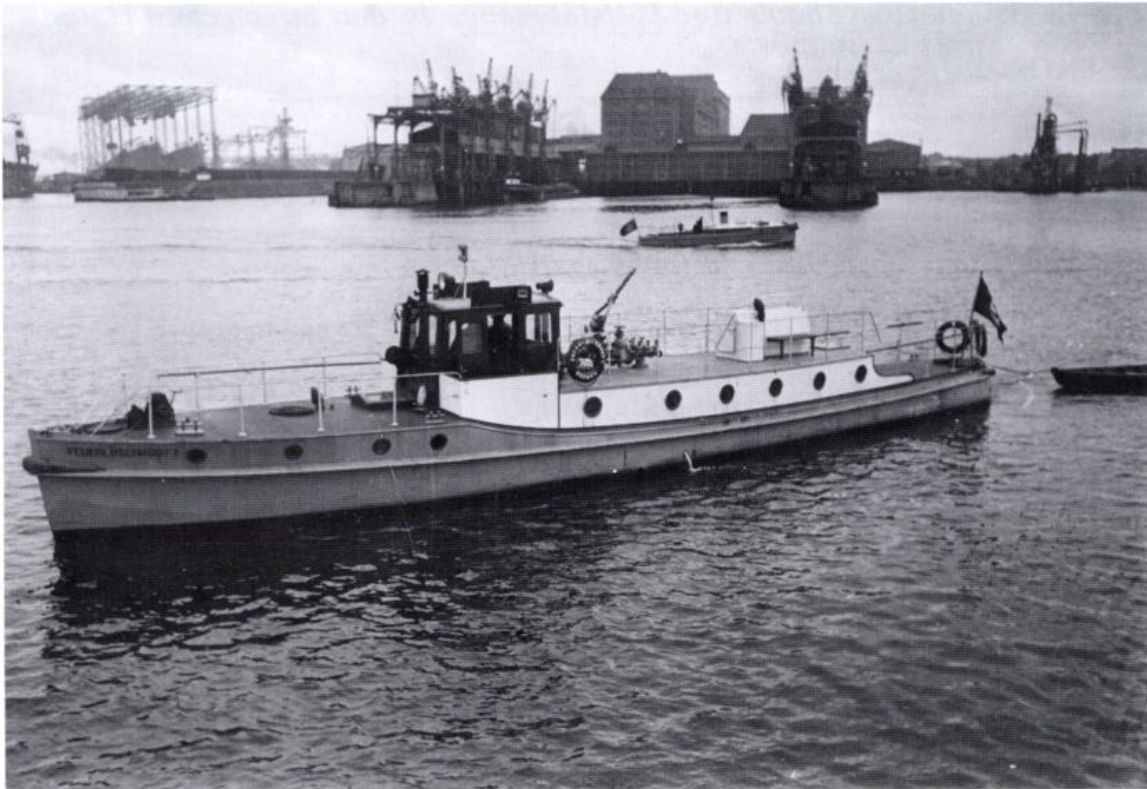


Abb. 4: „Feuerlöschboot 1“ (1936), im Hintergrund die Getreideanlage

das die verschiedenen örtlichen, historisch gewachsenen Strukturen der deutschen Feuerwehren abschaffte. Aus der Berufsfeuerwehr wurde die Feuerschutzpolizei, eine technische Polizeitruppe, die dem Reichsführer SS, Himmler, in seiner Eigenschaft als Chef der deutschen Polizei unterstellt war. Ränge und Uniformen militarisierte man. So wurde aus dem Branddirektor ein Oberstleutnant und Kommandeur der Feuerschutzpolizei. Neues Gerät wurde nach reichseinheitlichen Normen angeschafft und standardisiert¹²².

Der Zweite Weltkrieg bedeutete auch für die Bremer Feuerwehr eine schwere, mühe- und gefahrvolle Zeit, vor allem ab 1940, seitdem Bremen und seine Bevölkerung verstärkt durch Luftangriffe heimgesucht wurden. Bereits 1936 war auf die Eignung des neuen Feuerlöschbootes für den Luftschutz hingewiesen worden¹²³. Im Mai 1940 lagen die beiden Feuerlöschboote im Hafen in Bereitschaft. 18 Mann, einschließlich Wachablösung, waren ihnen zugeteilt worden. Ein halbes Jahr später wurden ein Motorboot „Petzold“ und ein Schlepper „Johann“ mit je zwei Tragkraftspritzen ausgerüstet und als

122 Festschrift (wie Anm. 16), S. 31 ff.

123 Silomon (wie Anm. 62), S. 208.

Tabelle 3: *Feuerlöschboote und Hilfsfahrzeuge in den bremischen Häfen 1941 – 1942*

Fahrzeug	Liegeplatz Dez. 1941	1942
„Feuerlöschboot 1“	Getreideanlage	
„Feuerlöschboot 2“ (ex „Ditt“)	Getreideanlage	
„Feuerlöschboot 3“ (Motorschute „Walter“)	Feuerwache 5	Kaiserbrücke
Schlepper „Argo“	Krages, Industriehafen	
Schlepper „Johann“	Europahafen	
Barkasse „Atlas“	Feuerwache 5	Kaiserbrücke
Eisbrecher „Donar“	Überseehafen	
Eisbrecher „Wodan“	Getreideanlage	
Schlepper „Jupiter“	Hohentorshafen	
Schlepper „Wilhelm“	Hohentorshafen	11.1942 a.D.
„Venus“ (1.11.1942 i. D.)		Feuerwache 5
„Tide“ (11.1942 i. D.)		Tiefer
„Kehrwieder“		16.12.1942 a. D.
Motorboot „Petzold“		Holz- u. Fabrikenhafen Europahafen

Quelle: StAB 4, 128–2.

Tabelle 4: *Um- und Neustationierungen 1943 – 1944*

Fahrzeug	Liegeplatz 1943	1944
„Feuerlöschboot 3“ (Motorschute „Walter“)	Krages Industriehafen	Getreideanlage 8.9.1944 a. D.
Schlepper „Argo“	Holzshafen	
„Kehrwieder“	Kaiserbrücke	
Motorboot „Petzold“		Krages Industriehafen
Motorschute „Niedersachsen“		Getreideanlage 8.9.1944 i. D.

Quelle: StAB 4, 128–2.

Hilfsfeuerlöschboote in Dienst gestellt. 1941 kam zusätzlich eine Barkasse „Walter“ hinzu, mit einem Pumpenaggregat von 3000 l/min (180 m³/h) an Bord und der Bezeichnung „Feuerlöschboot 3“ versehen. Im Dezember desselben Jahres ersetzte man das Aggregat durch zwei Tragkraftspritzen und installierte es auf eine Motorschute „Walter“. Mittlerweile hatte man eine größere Flotte von Hilfsfeuerlöschbooten in Dienst gestellt (Tabelle 3 u. 4), die auf das gesamte bremische Hafengebiet verteilt wurde. Diese Schiffe und

Boote erhielten jeweils eine oder zwei Tragkraftspritzen. Die Schlepper „Argo“ und „Jupiter“ sowie die beiden Eisbrechdampfer „Wodan“ und „Donar“ besaßen zusätzlich eine bordeigene Pumpe. Ein Teil dieser kunterbunt zusammengewürfelten Armada ging tagsüber seinen eigentlichen Aufgaben nach und lag nachts auf Wache. Um mit geeignetem Personal nachzukommen, wurden ab Januar 1943 zusätzlich Bootsführer ausgebildet. Am 24. Juni 1944 erhielt „Feuerlöschboot 1“ bei der Getreideanlage einen Volltreffer durch eine Sprengbombe, und das Wrack mußte als Totalverlust auf den Strand gesetzt werden¹²⁴. Was die Boote und ihre Besatzungen im Inferno der Bombennächte durchmachen mußten und dennoch leisteten, kann nur erahnt werden. Die im Februar 1945 einsetzende Statistik berichtet von insgesamt 16 Einsätzen, die von Bremer Feuerlöschbooten bis zum Kriegsende gefahren wurden. Es handelte sich dabei um Löschaktionen nach Fliegerangriffen im Hafengebiet. Besonders schlimm war ein Angriff auf die AG „Weser“ am Nachmittag des 11. März 1945. Sechs Feuerlöschboote waren, zusammen mit den Kräften an Land, mehrere Stunden im Einsatz. Fast drei Wochen später, am Nachmittag des 30. März, wurde die Werft abermals von einem Bombenangriff betroffen. Diesmal waren fünf Boote zur Stelle und beteiligten sich wiederum an den umfangreichen Löscharbeiten, die sich bis tief in die Nacht hinzogen. Gleichzeitig hatten Bomben die Holzfirma Krages im Industriehafen getroffen. Auch dort war ein Boot zur Stelle und half. Für die bremischen Feuerlöschboote war dies der letzte Großeinsatz¹²⁵, bevor die britische Armee am 25. April 1945 in Bremen einrückte und in der Hansestadt die Waffen endlich schwiegen.

Der Feuerlöschdienst von 1945 bis heute

Nach der Kapitulation wurde ein großer Teil der bremischen Feuerwehrangehörigen für kurze Zeit im Weserstadion gefangen gehalten¹²⁶. Nach diesem anscheinend folgenlosen Intermezzo war der Brandschutz in der Hansestadt wieder gewährleistet. Im Oktober 1945 entmilitarisierte man die Dienstränge¹²⁷, und die Bremer Feuerwehr erhielt ihren alten Status zurück. Am 24. Oktober 1945 wurde zum ersten Mal seit Kriegsende ein Feuerlöschboot eingesetzt, das bei einem Schuppenbrand nahe der Getreideanlage Pumpenhilfe leistete. Bis einschließlich 1949 war relativ wenig zu tun. Der Schiffsverkehr in den zerstörten Häfen, in denen Wracks lagen und die oben drein noch minenverseucht waren, hielt sich noch in Grenzen, zumal die deutsche Schifffahrt großen Einschränkungen unterlag. Bei den Feuerlöschboot-Einsätzen jener Zeit handelte es sich vornehmlich um Lenzhilfe für Schuten, Prähme und ähnliche kleine Fahrzeuge (s. Tabelle 5)¹²⁸

124 StAB 4, 128-2; 5,6-685 (Kriegsschäden der Binnenschifffahrt Nr. 678).

125 StAB 4,128-1.

126 Festschrift (wie Anm. 16), S. 33.

127 StAB 4,128-2.

128 StAB 4,128-1.

Tabelle 5: *Einsätze der bremischen Feuerlöschboote 1945 – 1958*

Jahr	1945	1946	1947	1948	1949
Löscheinsätze Hafengebiet	17	--	2	1	--
Dto. außerhalb	--	--	1	--	--
Dto. Feuer an Bord	--	1	—	1	1
Lenzpumpenhilfe	--	4	8	1	--
Wasserrettungen*	--	--	--	--	--
Blinder Alarm	--	--	--	--	--
Einsätze gesamt	17	5	11	3	1

Jahr	1950	1951	1952	1953	1954
Löscheinsätze Hafengebiet	8	12	10	11	12
Dto. außerhalb	3	2	3	3	3
Dto. Feuer an Bord	2	4	4	1	3
Lenzpumpenhilfe	--	1	3	--	1
Wasserrettungen	--	7	3	8	14
Blinder Alarm	2	7	13	17	26
Einsätze gesamt	15	33	36	40	59

Jahr	1955	1956	1957	1958
Löscheinsätze Hafengebiet	10	16	11	14
Dto. außerhalb	6	2	4	10
Dto. Feuer an Bord	7	9	9	7
Lenzpumpenhilfe	2	3	2	--
Wasserrettungen	17	18	29	15
Blinder Alarm	15	15	10	13
Einsätze gesamt	57	63	65	59

* Einschl. Suche nach Vermißten.

Quelle: StAB 4,128–1.

Die amerikanische Besatzungsmacht bemühte sich 1946, Löschboote in den Unterweserhäfen bereitzustellen, und forderte dafür deutsches Personal an¹²⁹.

Die ab 1941 requirierten Hilfsfahrzeuge dürften spätestens nach Kriegsende wieder entlassen worden sein. Übrig blieb „Feuerlöschboot 2“ (ex „Ditt“). Dieses Boot ging aber recht bald in Reserve und wurde bei der Feuerwache 5 (inzwischen hatte man beim internen Schriftverkehr die ursprüng-

129 Die diesen Vorgang betreffende Akte 03-91-20/2 befindet sich bei der Senatskommission für das Personalwesen, die dem Verf. Einsicht aus Datenschutzgründen verweigerte.

lich römischen Ziffern durch arabische Zahlen ersetzt) im Holz- und Fabrikenhafen aufgelegt, denn am 27. Juli 1946 stellte man einen Neubau, „Feuerlöschboot 1“, in Dienst¹³⁰. Das neue Boot war bei Abeking & Rasmussen in Lemwerder entstanden. Es ist aus Stahl gefertigt, 19,35 m über Alles lang, 4 m breit und geht 1,40 m tief. Es ist heute noch im Dienst. Zwei Dieselmotoren von je 233 PS (Angaben von 1982) sorgen für eine Geschwindigkeit von 13 kn. Die ursprüngliche Lösch- und Pumpenleistung betrug 6000 l/min (360 m³/h). Nach etlichen Jahren wurde diese auf 10 000 l/min (600 m³/h) erhöht. An Deck befinden sich sechs A-Kupplungen zum Lenzen und zwölf B-Druckanschlüsse¹³¹. Einem späteren Zeitungsbericht zufolge, soll „Feuerlöschboot 1“ unter Verwendung von Teilen eines älteren Bootes entstanden sein¹³²; vielleicht handelte es sich um Überreste des gleichnamigen Vorgängers von 1936. Das neue Fahrzeug kam ebenfalls zur Feuerwache 5. Neues Personal wurde benötigt, und acht Beamte legten im Oktober 1946 die Prüfung zum Bootsführerschein ab¹³³. Für den damals nicht sehr ereignisreichen Dienst in den Häfen und auf dem Fluß reichten diese Vorkehrungen aus.

Nach der Währungsreform 1948 hatten sich die finanziellen Verhältnisse dergestalt stabilisiert, daß die Feuerwehr an die weitere Verstärkung des wasserseitigen Brandschutzes gehen konnte. „Feuerlöschboot 2“ (ex „Ditt“), seit Jahren nicht mehr betriebsfähig, wurde 1949 aus seinem Schattendasein geholt und grundlegend umgebaut. Der alte, nicht sehr zuverlässige Benzinmotor wurde durch einen Hanomag-Diesel (48 PS) ersetzt. Hinzu kam ein Pumpenaggregat von 110 PS. Die Löschleistung des Bootes konnte nun, je nach Förderhöhe, bis zu 7800 l/min (468 m³/h) betragen. Außerdem erhielt das Boot ein neues Ruderhaus und einen kastenförmigen Aufbau über dem ehemals offenen Deck. Das umgebaute Fahrzeug wurde ebenfalls der Feuerwache 5 unterstellt. Schließlich bemühte man sich, die Verhältnisse im Industriebahnhof zu verbessern. Sie waren nach wie vor unbefriedigend, denn nur im Krieg waren dort zeitweilig Hilfs-Feuerlöschboote stationiert worden (s. Tabellen 3 u. 4). Aber zur gleichen Zeit, als aus „Feuerlöschboot 2“ ein leistungsfähigeres Fahrzeug wurde, stellte die Deutsche Vacuum-Öl AG, die im Industriebahnhof eine Raffinerie besaß, einen Prahm in Dienst. Auf ihm war eine Feuerlöschanlage montiert, die typengleich mit dem Aggregat auf „Feuerlöschboot 2“ war und im Eigentum der Bremer Feuerwehr blieb. In erster Linie war der Prahm für den Brandschutz auf der Raffinerie gedacht, von der zweifellos eine große potentielle Feuergefahr ausging. Im Bedarfsfall konnte der Prahm jedoch auch in anderen Winkeln des Industriebahnhofs zum

130 StAB 4,128-2.

131 Daten nach Hecker (wie Anm. 1), S. 40–41, u. Feuerwehr Bremen, Jahresbericht (im folgenden abgekürzt Jb.) 1950/51, S. 19.

132 Weser-Kurier (WK), 9.3.1961. 1944 waren aus dem Wrack des Vorgängers die beiden Feuerlöschpumpen ausgebaut worden, s. StAB 5,6-685 (Kriegsschäden der Binnenschifffahrt Nr. 678).

133 StAB 4,128-2.

Tabelle 6: *Einsätze der Feuerwehr Bremen 1945 – 1958*

Jahr	1945*	1946**	1947	1948	1949	1949/50***	1950/51
Einsätze	1040	1699	2433	1635	1734	1874	3028

Jahr	1951/52	1952/53	1953/54	1954/55	1955	1956	1957	1958
Einsätze	2979	3503	4950	6303	7730	9035	8789	8645

* Ab Februar 1945.

** 1946–1949 sowie 1955–1958 vom 1.1.–31.12.

*** 1949/50–1954/55 vom 1.4.–31.3.

Quelle: StAB 4,128–1, Feuerwehr Bremen, Jahresberichte 1949/50–1958.

Einsatz kommen. Er war der dortigen Feuerwache 7 (ab 1956 umnummeriert zur Feuerwache 6) unterstellt¹³⁴.

Die Erneuerung der bremischen Feuerlöschboot-Flottille kam genau zur rechten Zeit, denn mit Beginn der fünfziger Jahre intensivierten sich die Einsätze (s. Tabelle 5) und pendelten sich Mitte des Jahrzehnts auf etwa 60 Alarmfälle im Jahr ein. Ähnlich, wie bei den Spritzendampfern vor dem Ersten Weltkrieg, war ihr Anteil an den Einsätzen der gesamten Feuerwehr äußerst niedrig (nunmehr etwa 1 %, vgl. Tabelle 6). Bei Feuerlöscheinsätzen wurde, wie auch früher, stets mit Landfahrzeugen zusammengearbeitet. Das Einsatzgebiet der bremischen Feuerlöschboote war jedoch nicht nur auf den unmittelbaren Hafengebiete beschränkt. Ähnlich, wie bereits vor dem Ersten Weltkrieg, lag seine Südgrenze bei dem Flußabschnitt oberhalb des Weserwehres. Da aber die ehemals preußischen Gemeinden nördlich der Lesum mittlerweile nach Bremen eingemeindet waren, wurden, im Gegensatz zu früher, die Boote auch dorthin zu Einsätzen entsandt, wobei der verhältnismäßig lange Anmarschweg (von den Häfen bis Vegesack rund 15 Stromkilometer) offenbar keinen Hinderungsgrund darstellte. Neu und vielleicht ein negatives Zeichen des sich ausbreitenden Wohlstands war die verhältnismäßig hohe Zahl der z. T. böswillig ausgelösten blinden Alarme.

Die Statistik sagt nicht aus, welche Boote die jeweiligen Einsätze fuhren¹³⁵. Wahrscheinlich hat man aber im Zweifelsfall „Feuerlöschboot 1“ den Vorzug gegeben, das mit Abstand das technisch leistungsfähigste Fahrzeug war. Der Einsatzbereich des Prahms war ohnehin auf die Industriehäfen beschränkt, und mit „Feuerlöschboot 2“ war man nach wie vor nicht ganz zufrieden, vielmehr wurde bereits 1955 festgestellt, daß das Boot nicht mehr den vollen Einsatzwert besaß, und man erhob die Forderung nach einem Ersatzbau¹³⁶. Da dieser jedoch nicht umgehend zu realisieren war, erhielt das Fahrzeug noch 1959 wiederum einen neuen Motor¹³⁷.

134 Jb. 1949/50, S. 34.

135 StAB 4,128-1.

136 Jb. 1954/55, S. 22; Jb. 1956, S. 28.

137 Jb. 1959, S. 22.



Abb. 5: „Feuerlöschboot 1“ (1946, im Vordergrund) und „Feuerlöschboot 2“ (ex „Ditt“) 1949 im Wendebecken

Obwohl sich die Technik im Laufe der Jahrzehnte verbessert hatte, waren die Einsätze deshalb nicht ungefährlicher geworden. Im Gegenteil: Die z. T. brisanten Ladungen moderner Schiffe konnten besonders riskante Situationen heraufbeschwören. Am 20. Februar 1954 brach auf der Unterweser an Bord des kleinen Produktentankers „Alfred“ (665 BRT), der im Ölhafen Leichtbenzin geladen hatte, ein Feuer aus. Die Besatzung rettete sich sofort mit ihrem Boot. Beide Feuerlöschboote wurden unverzüglich alarmiert und liefen mit verstärkter Besatzung aus. Treibeis behinderte ihren Weg. Ein Schlepper versuchte, eine Leinenverbindung zum Tanker herzustellen, während „Feuerlöschboot 1“ vorübergehend in der Gefahr schwebte, zwischen dem Schiff und dem Ufereis festzukommen. Doch schließlich gelang es dem Boot, längsseits des Tankers zu gelangen und erfolgreich einen Löschangriff mit Schaummitteln vorzutragen. Die Besatzung des Tankers kehrte zurück an Bord, und „Feuerlöschboot 1“ blieb, nachdem das Feuer gelöscht war, noch zur Sicherung beim Havaristen¹³⁸. Am 13. September 1955 ereignete sich im Überseehafen an Bord des Hapag-Frachters „Dortmund“ (6998 BRT) eine Explosion, und ein Feuer brach aus, das giftige Dämpfe freisetzte. „Feuerlösch-

138 Jb. 1953/54, S. 14.

boot 1“ kam längsseits und kühlte die Schiffswand und das Deck mit Wasser¹³⁹.

Wie in der Vergangenheit kam es im Notfall darauf an, einen brennenden Havaristen aus der Gefahrenzone zu bringen: Am Mittag des 17. September 1957 brach auf dem bei Klöckner liegenden Frachter „Polyphemos“ (7600 BRT) ein Feuer aus. Zwei Schlepper nahmen das Schiff auf den Haken, ein dritter begann, zusammen mit der Besatzung des Frachters, die Brandbekämpfung, bis „Feuerlöschboot 1“ eintraf und das Feuer löschen konnte¹⁴⁰. Doch auch ein tragischer Zwischenfall blieb nicht aus: Am 26. Oktober 1959 brannte es im Laderaum des Frachters „Wihinapa“ im Europahafen. Ein Feuerlöschboot ging längsseits, und Löschzüge fast aller Feuerwachen trafen am Unglücksort ein. Durch eine Explosion an Bord kamen zwei Feuerwehrleute ums Leben, und ein weiterer Feuerwehrmann erlitt schwere Brandverletzungen¹⁴¹.

Ein neues Aufgabenfeld eröffnete sich ab 1951 in der Bergung und Hilfeleistung für im Wasser verunglückte Personen bzw. der Suche nach Vermissten. Diese Einsätze wurden zu einer wichtigen Aufgabe für die Feuerlöschboote. Im Notfall konnten diese vermutlich schneller zur Stelle sein als entsprechende Hilfskräfte der Deutschen Lebens-Rettungsgesellschaft (DLRG), da diese nur mit leichten handelsüblichen Booten ausgerüstet ist und ihr Arbeitsschwerpunkt in der Aufsicht über Badestrände und -gewässer in der Sommersaison liegt¹⁴². Am 9. März 1956 kenterte vor dem Europahafen der URAG-Schlepper „Blexen“ während eines Wendemanövers. Drei Besatzungsmitglieder, von denen eines später starb, retteten sich auf ein anderes Schiff. Ein Feuerlöschboot traf bald darauf ein und suchte über zwei Stunden erfolglos nach den übrigen Vermissten¹⁴³.

Die Boote lenzten, wie ihre Vorgänger auch, leckgeschlagene Fahrzeuge (s. Tabelle 5)¹⁴⁴. So wurde am 16. Dezember 1959 ein Löschboot wesenabwärts zur Werft Gebr. Schürenstedt nach Bardenfleth entsandt, wo es zusammen mit landgebundenen Einsatzkräften ein Minenräumboot auspumpfte und dessen Rumpf mit einem Lecksegel abdichtete¹⁴⁵.

Damit die Boote rechtzeitig alarmiert und gleichzeitig flexibel eingesetzt werden konnten, führte man in den fünfziger Jahren Funkgeräte ein. Bereits 1951 besaß „Feuerlöschboot 1“ eines, und „Feuerlöschboot 2“ erhielt 1953 ebenfalls eine Funkanlage¹⁴⁶. Die permanente Einsatzbereitschaft der Boote war durch die robusten und schnell betriebsbereiten Dieselmotoren technisch unkomplizierter geworden als bei der anfälligen Kesselanlage der alten Spritzendampfer. Nur gelegentliche Werftaufenthalte unterbrachen den Be-

139 Jb. 1955, S. 12.

140 Jb. 1957, S. 13–14.

141 WK, 27.10.1959; Festschrift (wie Anm. 16), S. 35.

142 StAB 4,128-1.

143 Jb. 1956, S. 15.

144 StAB 4,128-1.

145 Jb. 1959, S. 44.

146 Jb. 1951/52, S. 24; Jb. 1952/53, S. 27.

reitschaftsdienst der Boote. In der Regel wurde „Feuerlöschboot 1“ einmal jährlich aufgeslipt, repariert und das Unterwasserschiff gereinigt und gestrichen. Bei „Feuerlöschboot 2“, das wegen seines geringeren Einsatzwertes wohl nicht so häufig ausrücken mußte, geschah dieses offenbar nur in größeren Zeitabständen. 1960 war bei „Feuerlöschboot 1“ eine Grundüberholung der Maschinenanlage fällig¹⁴⁷.

Um genügend Stammpersonal für die Boote zur Verfügung zu haben, bildete die Bremer Feuerwehr 1952/53 sieben ihrer Beamten zu Bootsmaschinisten aus. 1955 nahmen acht weitere Feuerwehrmänner an einem Lehrgang für Bootsführer und -maschinisten teil¹⁴⁸. 1962 erfolgte im Rahmen der allgemeinen Sportausbildung die Einführung des Schwimmunterrichts, nicht zuletzt im Hinblick auf den möglichen Einsatz an Bord eines Feuerlöschbootes¹⁴⁹. Dies und die Kaderung von Feuerwehrmännern, die für den Bootsdienst besonders qualifiziert waren, deuten auf ein flexibles Einsatz- und Personalkonzept hin. Die Besatzungen der Feuerlöschboote waren von den Einsatzkräften an Land nicht streng abgeschieden, sondern konnten je nach Bedarf ergänzt werden. In den Räumen der Feuerwache 5, an deren Anleger die beiden Boote lagen, hatte die Bootsbesatzung ihre Unterkünfte¹⁵⁰. Bei dem Löschprahm im Industriehafen dürfte die dortige Feuerwache 6 im Alarmfall die erforderliche Besatzung abgestellt haben.

Gegen Ende der fünfziger Jahre wurde es offenkundig, daß die vorhandenen Kapazitäten nicht mehr ausreichten. Am 14. Januar 1960 bestellte die Feuerwehr Bremen ein neues Boot bei der Burmester-Werft in Bremen-Burg. Genau zehn Monate später, am 14. November, lief der Neubau vom Stapel und wurde nach einigen Erprobungen am 1. April 1961 unter der Bezeichnung „Feuerlöschboot 3“ in Dienst gestellt¹⁵¹. Von den Beschaffungskosten trug 600 000 Mark der Bremer Staat, 125 000 Mark hatte die Bremer Feuer-Versicherungsanstalt beigesteuert. Der Rumpf des Bootes war aus Stahl, die Aufbauten dagegen waren aus Leichtmetall gefertigt. Die Länge über Alles betrug 23,50 m, die Breite über Alles 5,10 m und der Tiefgang 1,55 m. Zwei Daimler-Benz-Dieselmotoren von je 300 PS trieben das Fahrzeug über zwei Schrauben an. Das Boot erreichte eine maximale Geschwindigkeit von 14 kn und konnte noch bei 20 cm starkem Treibeis auslaufen. Über ein angeflanshtes Getriebe arbeiteten die beiden Fahrmotoren gleichzeitig auf je eine Feuerlöschpumpe. Die gesamte Löschleistung betrug 12 000 l/min (720 m³/h) bei einer Wurfweite von 80 m und einer Wurfhöhe von 25 m. Über zwei Wasserkanonen konnte das Feuer bekämpft werden. Außerdem waren an Deck 24 B-Druckanschlüsse für Löschschräuche und 12 A-Sauganschlüsse für das Lenzen leckgeschlagener Fahrzeuge installiert. Ferner

147 Jb. 1950/51 bis Jb. 1964.

148 Jb. 1952/53, S. 19; Jb. 1955, S. 19.

149 Jb. 1962, S. 9.

150 Jb. 1951/52, S. 30.

151 Jb. 1959, S. 22; Jb. 1960, S. 25; Jb. 1961, S. 24.

befand sich eine CO₂-Anlage für die Brandbekämpfung mit Schaum an Bord. Im Logis für die vierköpfige Besatzung fanden im Notfall bis zu acht Verletzte Aufnahme. Atemschutzgeräte, eine UKW-Funkanlage, Echolot, Radar und ein Kunststoffbeiboot mit Außenbordmotor vervollständigten die Ausrüstung des Bootes¹⁵², das am Wendebassin (Feuerwache 5) stationiert wurde. „Feuerlöschboot 2“ verlegte man in den Industriehafen¹⁵³.

Das neue Boot wurde ebenso wie „Feuerlöschboot 1“ jährlich aufgeslipt und überholt¹⁵⁴, da diese beiden Fahrzeuge die Hauptlast des wasserseitigen Brandschutzes in Bremen trugen und auch gemeinsame Einsätze fuhren. So brach am Abend des 31. Januar 1963 auf dem amerikanischen Frachter „Alcoa Planter“, der Baumwolle geladen hatte, an der Getreideanlage ein Brand aus. Die Besatzung flüchtete in Panik von Bord. Feuerwehr und Bereitschaftspolizei gingen gemeinsam von Land aus gegen das Feuer vor. „Feuerlöschboot 3“ und „Feuerlöschboot 1“ legten längsseits des Frachters an und kühlten die Schiffswand. Der Laderaum des Havaristen mußte schließlich geflutet werden. Als Folge dieser Maßnahme bekam das Schiff plötzlich 17 Grad Schlagseite und hätte beinahe die beiden Feuerlöschboote unter Wasser gedrückt¹⁵⁵.

Konnte Bremen mit „Feuerlöschboot 3“ nunmehr ein besonders leistungsfähiges Fahrzeug vorweisen, so fehlte es in jenen Jahren trotzdem nicht an Denkanstößen von außen, den wasserseitigen Brandschutz in der Hansestadt zu verbessern. Am 7. Oktober 1960 kollidierte die werftneue Öresundfähre „Tina Scarlett“ auf ihrer Ablieferungsfahrt bei Emmerich auf dem Rhein mit dem Benzintanker „Diamant“. Beide Schiffe fingen Feuer, das auf ein weiteres Binnenschiff übergriff, und alle drei Fahrzeuge brannten völlig aus. Diese Katastrophe forderte zwei Menschenleben und 22 Verletzte¹⁵⁶, 14 weitere Schiffe wurden beschädigt. Als Konsequenz stellte das Land Nordrhein-Westfalen in den folgenden Jahren zehn neue Feuerlöschboote in Dienst, und andere Rheinhäfen, bis hinauf nach Mannheim, zogen nach¹⁵⁷. Auch in Bremen hatte das Unglück auf dem Rhein aufhorchen lassen. Seegehende Tanker durften von nun an nur noch bis zum Löschkopf der Mobil-Oil in Osterort fahren. Lediglich Binnentankern war die Passage weiter stromaufwärts gestattet¹⁵⁸. Branddirektor Hermann Kurlenski, der von 1948 bis 1962 an der Spitze der bremischen Feuerwehr stand, forderte im März 1961 ein viertes Feuerlöschboot für die damals in Planung befindlichen Neustädter Häfen¹⁵⁹, konnte aber nicht damit durchdringen.

152 Technische Daten s. Jb. 1961, S. 47 f.; Nordsee-Ztg., 11.3.1961; Hecker (wie Anm. 1), S. 45–46.

153 WK, 9.3.1961; Jb. 1962, S. 52.

154 Jb. 1962 bis 1964.

155 WK, 2.2.1963.

156 Genaue Beschreibung dieses Unglücks in: Fritz W. Achilles, Seeschiffe im Binnenland. Der kombinierte Binnen-Seeverkehr in Deutschland, Bremerhaven 1985, S. 88 ff.

157 Gihl (wie Anm. 1), S. 111; Hecker (wie Anm. 1), S. 79 f.

158 BN, 13.10.1960.

159 BN, 9.3.1961.



Abb. 6: Das Feuer auf der „Alcoa Planter“, 31. Januar 1963

Für den Fall einer Brandkatastrophe auf der Unterweser hatte man jedoch für entsprechende Maßnahmen vorgesorgt. Rein juristisch war dies zwar eine Aufgabe des Landes Niedersachsen; da aber dort kein eigenes Boot zur Verfügung stand, waren Bremen und Bremerhaven (an dessen Feuerwehr sich Bremen wegen der dortigen stadtbremischen Häfen finanziell ohnehin beteiligte) prinzipiell zur Nachbarschaftshilfe bereit. In Bremerhaven waren zwei Feuerlöschboote von jeweils 12 000 l/min Löschleistung stationiert, die, 1924 und 1941 erbaut, nicht see-, sondern nur binnengängig waren. Beide Boote sowie „Feuerlöschboot 1“ und „Feuerlöschboot 3“ konnten nach Brake als theoretischem Treffpunkt nach jeweils 90 Minuten gelangen. Spätestens anderthalb Stunden nach der Alarmierung hätten zwei der Boote auf der Unterweser das Brandobjekt erreicht und mit der Feuerbekämpfung begonnen¹⁶⁰. Außerdem durften die Verantwortlichen mit gewisser Berechtigung im Notfall mit zusätzlicher Hilfe rechnen: Die URAG besaß 1963 17 Schlepper mit Schlauchausrüstungen und einer Hochdruckpumpe an Bord, weitere fünf Schiffe dieser Reederei waren mit einem Monitor und

160 Jb. 1962, S. 51; WK, 20.11.1963; BN, 13.10.1960.

Schaummitteln ausgerüstet und verkehrten auf Elbe und Jade. Die andere in diesem Geschäft führende bremische Reederei, der Norddeutsche Lloyd, besaß 20 Schlepper mit Feuerlöschgerät¹⁶¹. Jedoch war ihr möglicher Einsatz von der Frage abhängig, ob sie bei Alarm in erreichbarer Nähe des Brandortes standen¹⁶², denn es gab keine vertragliche Regelung mit der Feuerwehr Bremen, und daran hat sich bis heute nichts geändert¹⁶³.

In den bremischen Häfen sorgten nicht nur die Boote und Löschzüge der umliegenden Wachen für den notwendigen Feuerschutz. Das Hafengebäude hatte ein Netz von Hochdruckwasserleitungen in den Freihäfen, im Holz- und Fabrikenhafen und im Hafenerweiterungsgebiet auf der anderen Weserseite eingerichtet, das von vier Pumpen versorgt wird und heute noch besteht¹⁶⁴.

Mit der Indienststellung von „Feuerlöschboot 3“ 1961 war der Aufbau des wasserseitigen Brandschutzes zunächst abgeschlossen und reichte offenbar für die folgenden anderthalb Jahrzehnte aus. Nur wenige Veränderungen sind aus dieser Zeit nachzutragen. 1962 wurde bei der Feuerwehr eine neue Dienstzeitregelung eingeführt, die eine 24stündige Wache mit anschließender 24stündiger Freizeit und zwei freien Tagen im Monat vorsah¹⁶⁵. Ein Jahr später, am 1. März 1963, senkte man abermals die wöchentliche Dienstzeitbelastung von 72 auf 70 Wochenstunden, und dies ergab nunmehr zweieinhalb freie Tage im Monat¹⁶⁶. Nach 1967 wurde der Prahm im Industriebauhof außer Dienst gestellt, und um dieselbe Zeit erfolgte eine Erneuerung der Maschinenanlage bei „Feuerlöschboot 1“¹⁶⁷. Im März 1970 verließen die Bootsbesatzungen die Feuerwache 5, der sie aber weiterhin unterstellt blieben, und bezogen ein eigenes Wachgebäude am Lankenauer Höft auf der linken Weserseite, an der Einfahrt zum Neustädter Hafen. Dorthin wurden auch die beiden Feuerlöschboote verlegt¹⁶⁸. Dieser Standort existiert noch heute.

Mitte der siebziger Jahre wurde wieder eine Erneuerung in der Flotte nötig. Am 11. Dezember 1973 genehmigte die Bremische Bürgerschaft ohne De-

161 WK, 20.11.1963.

162 Wie z. B. bei der Explosion und dem nachfolgenden Großbrand auf dem Hapag-Lloyd-Frachter „Burgenstein“ (6213 BRT) in Bremerhaven am 10.1.1977. Neben den beiden Bremerhavener Feuerlöschbooten standen auch die Schlepper „Jade“ und „Luneplate“ (URAG) sowie „Planet“, „Stella“ und „Vesta“ (Hapag-Lloyd) im Löscheinsatz, s. Hecker (wie Anm. 1), S. 53 f.

163 Der nautische Inspektor der URAG, Kapitän Claus Siebje, betonte am 31.5.1988 in einem Gespräch mit dem Verf., daß die Schlepper dieser Reederei Feuerlöschgerät vor allem zur Erfüllung von Charterverträgen im Bergungs- und Offshoregeschäft an Bord hätten. Es besteht kein Vertrag mit der Bremer Feuerwehr, was nicht ausschließt, daß in einem Notfall Schlepper sich im Rahmen der allgemeinen Hilfeleistungspflicht an den Löscharbeiten beteiligen würden.

164 Jb. 1962, S. 47.

165 Ebd., S. 10.

166 Jb. 1963, S. 12.

167 Jb. 1968/72 (Sammelausgabe für diesen Zeitraum), S. 5 f.

168 BN, 6.3.1970.



Abb. 7: „Feuerlöschboot 3“ beim Lenzen des gesunkenen Baggerprahms „Rogge 9“ im Hohentorshafen, 22. Mai 1974

batte die Mittel für ein neues Feuerlöschboot¹⁶⁹. Im November 1974 erfolgte die Auftragsvergabe an die Werft Abeking & Rasmussen in Lemwerder (Bau-Nr. 6367)¹⁷⁰. Am 29. Oktober 1975 wurde der Neubau durch Frau Christine Koschnick auf den Namen „Feuerlöschboot 2“ getauft¹⁷¹. Nach einer Endausrüstungs- und Erprobungsphase stellte die Feuerwehr Bremen das Boot am 3. Mai 1976, einen Monat später als ursprünglich vorgesehen, offiziell in Dienst¹⁷² und stationierte es im Neustädter Hafen. „Feuerlöschboot 1“ wurde in den Industriehafen verlegt, wo es auch jetzt noch liegt. Die Dienstzeit von „Feuerlöschboot 2“ (ex „Ditt“) war nunmehr endgültig abge-

169 Bremische Bürgerschaft, Stadtbürgerschaft, 8. Wahlperiode 1973–1975, Plenarprotokolle 22.–46. Sitzg., September 1973 – September 1975.

170 Dieter Jung, Die deutschen Dienstfahrzeuge 1975. Veränderungen im Jahre 1975, in: Stallings maritimes Jahrbuch 1976/1977, S. 189.

171 BN, 30.10.1975.

172 WK, 4.5.1976; Jb. 1975, S. 7.

laufen. Das inzwischen 53 Jahre alte Fahrzeug wurde an einen Privatmann zum Umbau in eine Motoryacht verkauft¹⁷³.

Der Neubau „Feuerlöschboot 2“ hat eine Länge über Alles von 22,60 m, eine Breite auf Spanten von 6,00 m und einen Tiefgang von 1,20 m. Zwei MAN-Dieselmotoren von jeweils 223 PS Leistung treiben über zwei drehbare Schottel-Propeller an, was dem Fahrzeug eine optimale Wendigkeit gibt. Drei Kreiselpumpen mit einer Leistung von zusammen 15 000 l/min (900 m³/h) befinden sich an Bord. Das Löschwasser kann über zwei auf dem Aufbau befindliche Monitore abgegeben werden. 12 A-Sauganschlüsse dienen zum Lenzen leck gewordener Schiffe, wofür alternativ die drei Löschpumpen eingesetzt werden können, ferner sind 24 B-Anschlüsse installiert. Insgesamt 1830 m Schlauch verschiedenen Durchmessers (Größen A – C) befinden sich an Bord. Schaumtanks und -zumischanlage sowie Radar und Funk sind auf diesem neuesten Bremer Boot so selbstverständlich, wie auf allen modernen Feuerlöschbooten. Zu den besonderen Vorrichtungen gehören außerdem noch Ausrüstung zur Ölbekämpfung auf Binnengewässern wie ein Absauggerät, eine transportable Schwimmsperre sowie Auffangbehälter. Erwähnenswert sind außerdem Einrichtungen zum Explosionseigenschutz, ein 12,6 m über der Wasserlinie ausfahrbarer Lichtmast und ein Hydraulikkran, mit dem man ein Kunststoff-Beiboot mit Außenbordmotor ausbringen oder zusätzliches Gerät von Landfahrzeugen übernehmen kann¹⁷⁴. Letzteres deutet auf ein sehr flexibles Einsatzkonzept hin und unterstreicht die unveränderte Tatsache, daß auch heutzutage das nachrückende Feuerlöschboot in der Regel erst nach den schnelleren Löschzügen am Brandort im Hafen oder am Fluß eintrifft und anschließend die Einsatzkräfte an Land unterstützt. Die Besatzung an Bord „Feuerlöschboot 2“ beträgt vier Mann (zwei Bootsführer, ein Maschinist und ein Decksmann), die 24 Stunden im Dienst ist; der Wechsel findet morgens um 7.30 Uhr statt. Wenn das Boot sich nicht im Einsatz befindet, hält sich die Crew in der Regel im für vier Mann recht geräumigen Wachgebäude auf. Die Männer auf den Feuerlöschbooten stammen z.T. aus der Schifffahrt und traten später in die Feuerwehr über, teils haben sie als Feuerwehrleute zusätzliche Patente erworben¹⁷⁵.

Auffallend ist bei „Feuerlöschboot 2“ die plump wirkende Pontonform, die man gegenüber der herkömmlichen, schnittigen Bootsform vorgezogen hat und die eine niedrigere Geschwindigkeit von lediglich 9 kn bewirkt¹⁷⁶. Aber: „Hohe Antriebsleistungen, wie sie bei manchen Löschboot-Neubauten der jüngsten Zeit – wohl eine maritime Auswirkung des PS-Wettrennens bei Löschfahrzeugen – beobachtet werden konnten, sind im praktischen Betrieb nicht auszunutzen. Es ist zu bedenken, daß doch an zahlreichen Stellen unserer Flüsse und Binnengewässer auf Uferbefestigungen, Pontonanlagen,

173 Jung (wie Anm. 170), S. 183.

174 Technische Beschreibung in Jb. 1975, S. 6 f.; Hecker (wie Anm. 1), S. 42 f.

175 Oberbrandmeister Dallmann und Oberbrandmeister Dräger, „Feuerlöschboot 2“, am 8.6.1988 zum Verf.

176 S. Anm. 174.



Abb. 8: „Feuerlöschboot 3“ (links) und „Feuerlöschboot 2“ während der „Bremer Hafentage '81“ an ihrem Anleger am Lankenauer Höft. Im Hintergrund der große Seenotkreuzer „Wilhelm Kaisen“ der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Bagger- und Taucherschiffe Rücksicht zu nehmen ist.“¹⁷⁷ Aufgrund der äußeren Ähnlichkeit ist „Feuerlöschboot 2“ mit Fluß-Landungsbooten der Pioniertruppe der Bundeswehr verglichen worden¹⁷⁸. Aber diese Assoziation führt in die Irre. Im Hafen zählt nicht die Schnelligkeit, sondern eher die Eigenschaft als stabile Lösch- und Arbeitsplattform, was den bereits erwähnten Einsatzgrundsätzen entspricht. Der in der Tat an Landungsboote erinnernde schräge Vorsteven dient vor allem dazu, bei Bränden am Ufer möglichst dicht an die Böschung heranzukommen, ein besonderes Manöver, das regelmäßig geübt wird¹⁷⁹.

Wegen seiner Stationierung an einem zentralen Punkt inmitten der bremschen Häfen bildet „Feuerlöschboot 2“ heutzutage das Rückgrat des wasserseitigen Brandschutzes in unserer Stadt, neben dem älteren, aber noch gut

177 Manfred Gihl, „Branddirektor Kipping“ und „Branddirektor Rosenbaum“. Zwei neue Feuerlöschboote mit Telebühne für die Feuerwehr Hamburg, in: Hansa-Schiffahrt-Schiffbau-Hafen, 19/1977, S. 1711 f.

178 Jung (wie Anm. 170), S. 183.

179 Wovon sich der Verf. auf einer Übungsfahrt mit „Feuerlöschboot 2“ am 8.6.1988 überzeugen konnte.

erhaltenen „Feuerlöschboot 1“ im Industriehafen. „Feuerlöschboot 3“ wurde 1984 aus Gründen der Kostenersparnis an die Umweltschutzorganisation Greenpeace verkauft und bis 1985 bei der Schiffswerft Ernst Menzer in Hamburg-Bergedorf in ein Flußaktionsboot umgebaut sowie mit Laboreinrichtungen versehen. Seitdem ist es als „Beluga“ bei Greenpeace-Aktivitäten einer größeren Öffentlichkeit bekannt geworden¹⁸⁰.

Ausblick

Im Gegensatz zu den großräumiger operierenden Polizeien der Länder und des Bundes etwa ist die Feuerwehr bis heute stets eine kommunale Organisation geblieben. Sehr deutlich schlägt sich dies in Vergangenheit und Gegenwart im Aktionsbereich der Spritzendampfer und Feuerlöschboote nieder. Nur selten wurden Stadt- bzw. Landesgrenzen überschritten. Die Vereinbarung mit der Bremerhavener Feuerwehr im Rahmen der nachbarschaftlichen Löschhilfe auf der Unterweser trägt dagegen den Charakter des außergewöhnlichen Notfalls, der aber nicht typisch für den Einsatzalltag der Besatzungen ist. Die Pontonform des neuesten Bremer Löschbootes bedeutet nur die konsequente Umsetzung dieser Einsatzgrundsätze, die seit 1895 wie ein roter Faden in der historischen Entwicklung abzulesen sind. Untersuchungen über die Tätigkeit der Feuerlöschboote anderer Häfen und Reviere würden vermutlich zu ähnlichen Ergebnissen führen: Soweit absehbar, herrscht bei den schwimmenden Feuerwehren in Deutschland mehr oder weniger das Prinzip der regionalen Selbstbeschränkung vor. Nur zweimal wurde es bisher durchbrochen: 1974 stellte die Bremerhavener Feuerwehr den „Löschkreuzer Weser“ (Länge 32,50 m, drei Monitore, Gesamtlöschleistung 720–1440 m³/h) in Dienst, der auch seegehend ist. Dieses Boot wird auch auf Seewasserstraßen, für die der Bund zuständig ist, eingesetzt. So hat sich die Bundesregierung an den Baukosten zur Hälfte beteiligt und trägt ebenfalls 50 % der Betriebskosten¹⁸¹. 1986 folgte das kombinierte Feuerlösch- und Ölwehrschiff „Kiel“ (Länge 48,00 m, zwei Monitore, Gesamtlöschleistung 1080 m³/h) der Berufsfeuerwehr Kiel. Aber auch diesem seegehenden Spezialschiff liegt eine überörtliche Einsatzkonzeption, vor allem in der Ölbekämpfung, vor, in deren Rahmen sich der Bund und die Küstenländer beim Bau des Schiffes finanziell engagierten¹⁸². Aber diese atypischen Fälle bilden nur die Ausnahmen, nicht die Regel.

Für die Größe von Feuerlöschbooten scheint es eine Obergrenze zu geben, wenn es im jeweiligen Einzelfall nicht sinnvoll ist, Mittel aus anderen Ressorts einzuwerben, um das geplante Fahrzeug mit weiteren Funktionen auszustatten¹⁸³. Für höhere Anforderungen auf See benötigt man aus wirt-

180 Mitt. von Greenpeace e.V., Hamburg, an den Verf., 22.2.1989.

181 Hecker (wie Anm. 1), S. 46 ff.; „Löschkreuzer Weser“, in: Schiff und Hafen 2/1974, S. 138.

182 Ölschadenbekämpfungs- und Feuerlöschschiff „Kiel“ von der Hitzler-Werft, in: Hansa-Schiffahrt-Schiffbau-Hafen, 11/1986, S. 925 ff.

183 Unlängst lieferte eine niederländische Spezialschiffswerft zwei äußerst leistungsfähige Feuerlöschboote (Länge 53 m, 7 Monitore, Gesamtlöschleistung

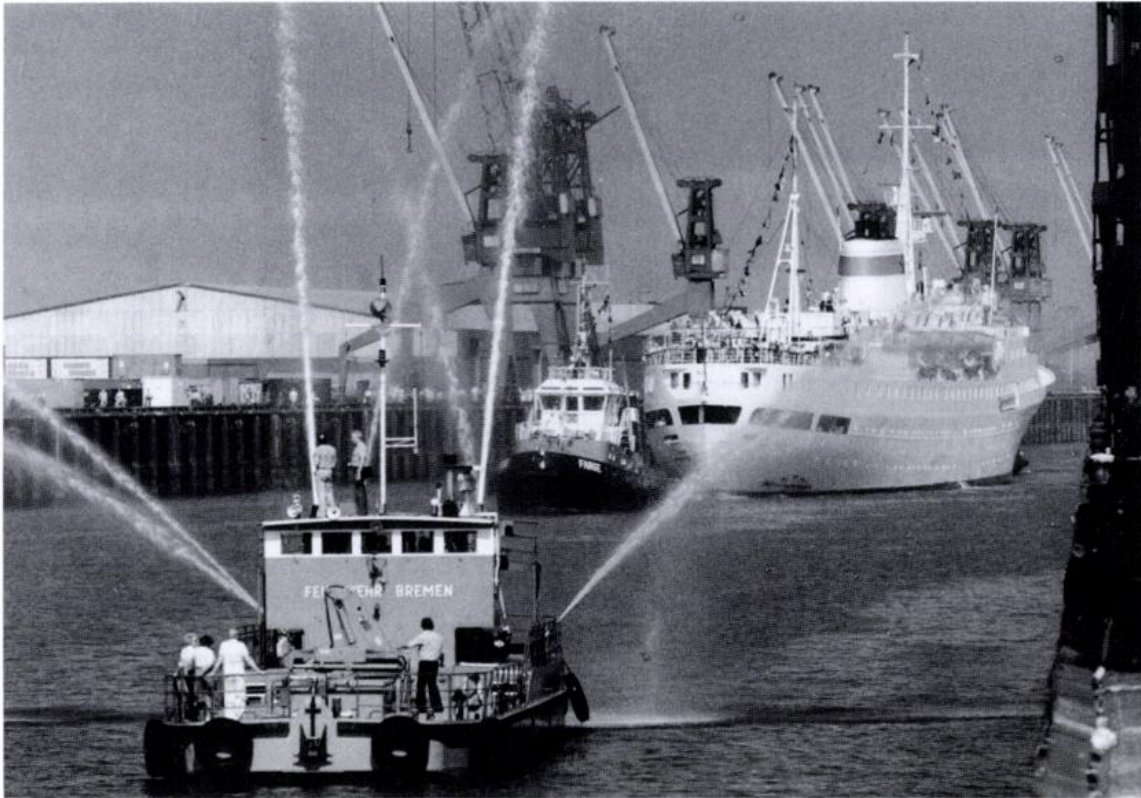


Abb. 9: „Feuerlöschboot 2“ begrüßt am 26. Mai 1985 das sowjetische Kreuzfahrtschiff „Estonia“ im Überseehafen

schaftlichen Gründen Mehrzweckfahrzeuge mit leistungsfähiger Löscheinrichtung. In dieser Hinsicht war „Primus“ vielleicht seiner Zeit voraus und für die engen bremischen Häfen zu groß dimensioniert. Der Brandschutz in Küstengewässern, erst recht auf hoher See, führt aus dem Verantwortungsbereich der städtischen Feuerwehren hinaus, erfordert vielmehr übergeordnete Maßnahmen. In der Bundesrepublik bemüht man sich z. Zt., diese Zuständigkeiten zu regeln. So installiert die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes auf ihren Schiffen Feuerlöschkapazitäten. Seit dem Wechsel in der Leitung ihrer nautischen Inspektion 1976 läßt die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger größere Seenotkreuzer-Neubauten fast ausnahmslos mit leistungsfähigen Monitoren ausrüsten¹⁸⁴, von den zahlreichen Hafenschleppern mit Löschkannonen ganz zu schweigen, die jedoch nur selten im lokalen oder überörtlichen Brandschutz eingeplant sind, was

3000 m³/h) an Saudi-Arabien ab, die aber selbst nach Ansicht der Bauwerft in der Größe eine Ausnahme darstellen, die in Europa finanziell nicht realisierbar ist.

184 Christian Ostersehlte, Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger — Probleme und Fragestellungen, Phil. Diss. Kiel (mschr. Ms.) 1986, S. 277. Die vier Seenotkreuzer der „Berlin“-Klasse (1985—1989 erbaut, Länge 27,50 m, 2 feste Monitore) verfügen über eine Gesamtlöschleistung von 2000 bzw. 2200 m³/h.

bereits erwähnt wurde. Für die Feuersicherheit auf den extrem gefährdeten Ölplattformen in der Nordsee sorgen große Mehrzweckschiffe privater Reedereien, sogenannte offshore-support-vessels, deren Löschkapazität bis zu 10 000 m³/h betragen kann¹⁸⁵ und für die der Germanische Lloyd 1984 entsprechende Richtlinien aufgestellt hat¹⁸⁶.

So ist die Auseinandersetzung mit derartigen Problemen eher Sache der betroffenen Institutionen und Behörden der Seeschifffahrt, während die Löschboote der Feuerwehren in Sichtweite der Kollegen an Land und im Zusammenwirken mit ihnen operieren. Diese enge Verzahnung erklärt auch, daß die schwimmenden Feuerwehren nie einen Sonderstatus erhielten, im Gegensatz zur Wasserschutzpolizei, dem Zoll oder dem Bundesgrenzschutz/See¹⁸⁷, um nur einige Beispiele zu nennen. Auf den Feuerlöschbooten hat sich dagegen zu keinem Zeitpunkt ein eigenständiges Selbstverständnis entwickelt, zumal ihre Besatzungen in Uniformierung, personellen und organisatorischen Angelegenheiten mit den Feuerwehrmännern an Land bis auf den heutigen Tag stets gleichgestellt, sogar nicht einmal eindeutig in ihren Aufgaben abgrenzbar sind. Sie repräsentieren nur einen sehr kleinen, aber nicht unwichtigen Bereich der Gesamtorganisation einer Feuerwehr. Zusammen mit den Kollegen in den Wachen und auf den Löschzügen an Land ist den Besatzungen der beiden bremischen Feuerlöschboote der wichtige Brandschutz in den Häfen unserer Stadt anvertraut.

185 Z. B. die beiden 1986 von einer Werft in Odense in Dänemark abgelieferten großen Offshore-Versorger „Maersk Master“ und „Maersk Mariner“ (3949 BRT, Länge 82,00 m, 4 Monitore, Gesamtlöschleistung 10000 m³/h) für die dänische Reederei A. P. Møller bzw. deren Londoner Tochterfirma, s. Schiff und Hafen, 5/1986, S. 22; Schiff und Hafen, 8/1986, S. 86.

186 Germanischer Lloyd, Richtlinien für Einrichtungen auf Feuerbekämpfungsschiffen, Hamburg 1984, S. 4 ff. Demnach sind drei Leistungsklassen (FF = Fire-Fighting) vorgesehen, und zwar FF 1 (2 Monitore, 2400 m³/h), FF 2 (3–4 Monitore, 7200 m³/h), FF 3 (4 Monitore, 9600 m³/h, angegeben ist jeweils die Gesamtlöschleistung).

187 Vgl. Fritz Poske, Der Seegrenzschutz 1951–1956. Erinnerung, Bericht, Dokumentation, München 1982; Werner Fox u. Carl-Ludwig Hahmann, Der Wasserzollendienst an den deutschen Küsten, Flußmündungen, Flüssen und Binnengewässern, Hamburg 1986; 200 Jahre Wasserschutzpolizei Hamburg (Festschrift), Hilden 1987. Eine Darstellung über die Wasserschutzpolizei in Bremen bleibt nach wie vor ein Desiderat.

Der Verf. dankt den Bildgebern, dem Staatsarchiv Bremen, der Feuerwehr Bremen, dem Deutschen Feuerwehr-Museum, Fulda, Herrn Branddirektor Dipl.-Ing. Manfred Gihl, Feuerwehr Hamburg, dem Bremer Landesmuseum für Kunst- und Kulturgeschichte (Focke-Museum), Bremen, und Greenpeace e. V., Hamburg, für freundliche Unterstützung.

Abb. 1: Feuerwehr Bremen (Reproduktion Dieter Palkies); Abb. 2: Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack; Abb. 3, 5: Hafenbauamt Bremen; Abb. 4, 6, 7: Staatsarchiv Bremen; Abb. 8, 9: Landesbildstelle Bremen.

Gründung und Anfänge des Bremer Technikums *

Von Renate Meyer-Braun

1. Die ersten Anregungen

„... es ist die Armut Bremens an höheren Lehranstalten überhaupt und die Erfahrung, daß solche, wo sie auf gesunder Grundlage entwickelt wurden, nicht nur auf das geistige Leben einer Stadt, sondern auch deren wirtschaftliche Blüte erfreulich zu fördern geeignet sind“. Diese Worte schrieb der Präses der Bremer Handelskammer, Hermann Segnitz, am 7. November 1891 an die Senatskommission für Schifffahrtssachen¹. Er wollte damit nicht etwa die Forderung nach Einrichtung eines Gymnasiums untermauern, wie man heute angesichts der ständigen bildungspolitischen Kontroversen zwischen dem sozialdemokratischen Bremer Senat und der liberal-konservativen Handelskammer vermuten könnte. Nein, vor hundert Jahren waren Senat und Kaufmannschaft politisch und sozial noch identisch. Es ging auch um etwas ganz anderes, nämlich um die „Errichtung einer Fachschule mittlerer Ordnung für das gesamte Bau- und Maschinengewerbe, wie solche in vielen Orten Deutschlands, meistens unter dem Namen Technikum, bestehen, ins Auge zu fassen“².

Solche Fachschulen wurden seit Ende der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts von Kreisen, die sich mit dem technischen Bildungswesen beschäftigten, gefordert. Der 1856 gegründete Verein Deutscher Ingenieure (VDI), der sich von Anfang an sehr stark mit Fragen der Ausbildung des neuen Standes der Techniker und Ingenieure beschäftigt hatte — auch deshalb, weil er wußte, daß Schulfragen gleichzeitig Standesfragen sind —, verabschiedete 1889 auf seiner Hauptversammlung in Karlsruhe „Leitsätze zur Entwicklung technischer Mittelschulen“. Diese werden in der Literatur als „Stiftungsbrief der [. . .] deutschen Ingenieurfachschulen“, der Vorläufereinrichtungen der heutigen technischen Fachhochschulen, bezeichnet³. In den westlichen Provinzen Preußens, dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet, wurden nach diesen Richtlinien, die sich die preußische Schulverwaltung zu eigen gemacht hatte, einige Schulen gegründet — 1890 in Dortmund, 1891 in Köln.

* Bei dem vorliegenden Aufsatz handelt es sich um ein erstes Ergebnis eines umfangreicheren Forschungsprojekts an der Hochschule Bremen unter Leitung der Verfasserin, das sich mit der Geschichte des Bremer Technikums und seiner Nachfolgeeinrichtungen befaßt. Anlässlich des 100jährigen Jubiläums im Jahre 1994 soll eine sozialgeschichtlich orientierte größere Publikation vorgelegt werden.

1 Das Schreiben befindet sich im Archiv der Handelskammer Bremen (AHKB).

2 Ebd.

3 Vgl. u. a. W. König, Höhere technische Bildung in Preußen im Kaiserreich, in: G. Sodann (Hrsg.), Die Technische Fachhochschule Berlin im Spektrum Berliner Bildungsgeschichte, Berlin 1988, S. 199.

Wieweit man sich in Bremen in diese überregionale bildungspolitische Diskussion einschaltete⁴, läßt sich nicht ermitteln. Sicher ist, daß der Ansatz hier zunächst ganz praktisch-pragmatischer Natur war. Man dachte weder an die Notwendigkeit, „mittlere Techniker für die Stellung zwischen Betriebsleitung und Arbeitern“ schaffen zu müssen, wie das der VDI an übergeordneter Stelle tat⁵, noch berührte die Bremer das Interesse der Technischen Hochschulen, sich durch Gründung mittlerer Schulen deutlich nach unten abzugrenzen, um so ihr akademisch-wissenschaftliches Profil stärker akzentuieren zu können⁶. Den Anstoß gab vielmehr die Erkenntnis, daß die Qualität der regionalen Seemaschinistenausbildung erheblich zu wünschen übrigließ. Die Verärgerung der Reedereien, besonders des für Bremen so wichtigen Norddeutschen Lloyd, über das niedrige Niveau des in Bremerhaven an einer privaten Maschinistenschule ausgebildeten Maschinenpersonals konnte sich der Senat auf Dauer nicht leisten. Also mußte gehandelt werden.

Eine dringlich gehaltene, ausführliche Eingabe der Mitglieder der „Prüfungskommission für Maschinisten auf Seedampfschiffen“ vom 8. Juli 1891 an Senator Carl Barkhausen als Vorsitzenden der Senatskommission für Schifffahrtssachen war der Auslöser für die weitere Entwicklung. Bei diesen Mitgliedern handelte es sich um so kompetente Männer wie Oberbaudirektor Ludwig Franzius, von Haus aus Wasserbauingenieur und verantwortlich für die Weserkorrektion, den renommierten Lehrer an der Kaiserlichen Marineakademie in Kiel, den Maschinenbauingenieur Carl Busley, und den Lehrer und späteren Direktor der Bremer Seefahrtsschule, Dr. Carl Schilling.

Es ging um folgendes: Nach Einführung der obligatorischen Prüfung für Schiffsmaschinisten durch das Reichsgesetz vom 11. Juli 1878 war es auf Grund des vorhandenen Bedarfs nach Vorbereitung auf diese Prüfungen zur Gründung von privaten Schulen u.a. in Hamburg und Bremerhaven gekommen. Ganz offensichtlich hatten sich deren Gründer erhofft, die Not z.B. vieler älterer Heizer, die jetzt eine schriftliche Prüfung ablegen mußten, um als Maschinist IV. oder III. Klasse fahren zu dürfen, rasch zu Kapital machen zu können. Im Gegensatz zu der Hamburger Schule war die Bremerhavener Maschinistenschule sogar „auch hinter den bescheidensten Anforderungen zurückgeblieben“, schrieben Franzius und Kollegen. Der erste Schulleiter habe rasch aufgegeben und es vorgezogen, den Beruf eines Zahnarztes zu ergreifen. Unter seinem Nachfolger habe es eine große Fluktuation unter den ohnehin nur sehr wenigen Lehrern gegeben. Die Schule habe noch bis kurz vor dem Prüfungstermin Kandidaten aufgenommen, von denen sie aber das volle Schulgeld kassiert habe. Die drei Verfasser nahmen auch auf den Jahresbericht der Reichsinspektoren für die Prüfungen der Seedampfschiffsmaschinisten für das Jahr 1890 Bezug, in dem ebenfalls über die mittelmäßigen Lei-

4 Ebd. Zur Diskussion um die technischen Mittelschulen vgl. auch K. H. Manegold, Der VDI in der Phase der Hochindustrialisierung 1880—1890, in: Technik, Ingenieure und Gesellschaft. Geschichte des Vereins Deutscher Ingenieure 1856 — 1981, hrsg. i. A. des VDI von K. H. Ludwig, Düsseldorf 1981, S. 155 ff. Zur zeitgenössischen Diskussion im VDI vgl. Ztschr. d. VDI, Nr. 25, 1888, S. 555 ff. u. Nr. 32, 1888, S. 739 ff.

5 Manegold, S. 157.

6 Vgl. ebd., S. 155.

stungen der Bremerhavener Absolventen geklagt wurde⁷. Die gescheiterten Kandidaten hätten sich über den Leiter der Privatanstalt beschwert, der sie „zur Selbsttäuschung hinsichtlich ihrer Fähigkeiten und der Dauer der notwendigen Unterrichtszeit verleitet“ habe. Die Prüfungskommission klagte, selbst Prüflinge der 1. Klasse seien kaum imstande, „einen kurzen deutschen Schriftsatz sprachlich und inhaltlich klar abzufassen“. Auch in Mathematik, Physik und Mechanik werde „der Charakter des eingepaukten aber nicht verstandenen Unterrichtsstoffes“ deutlich.

Dieser unbefriedigende Zustand konnte nach Meinung von Franzius, Busley und Schilling, die sich darin den Reichsinspektoren anschlossen, nur behoben werden, wenn der Staat die Ausbildung der Maschinisten übernehme und damit auch die Besoldung von Lehrern und Direktoren. Die Schüler könnten dann sicher sein, nicht „nur als Einnahmequelle für den Leiter der Schule zu dienen“⁸.

Das Schreiben mündete in die Kernaussage: „In ähnlicher Weise wie der Staat die Ausbildung der Offiziere auf Handelsschiffen in den Seefahrtsschulen für seine Aufgabe gehalten hat⁹, kann jetzt, wo das Bedürfnis nach einer besseren Ausbildung der Maschinisten sich mehr und mehr geltend macht und die privaten Schulen demselben nicht zu genügen vermögen, der Staat dem dringenden Wunsch sich nicht auf die Dauer entziehen, auch die Einrichtung dieser Schulen in die Hand zu nehmen.“

Senator Barkhausen schickte diese Vorschläge mit der Bitte um Stellungnahme an die Handelskammer¹⁰, die daraufhin zur Beratung eine „gemischte Kommission“ einsetzte. Diese bestand aus Vertretern von Handels- und Gewerbekammer sowie Franzius und Schilling als Unterzeichnern der Eingabe. Das zahlenmäßige Übergewicht lag bei den Mitgliedern der Handelskammer¹¹. Dieses Gremium kam zu einem Ergebnis, das weit über die Anre-

7 Dieser Bericht war dem Bremer Senat am 10.3.1891 vom Reichsamt des Innern in Berlin übermittelt worden. Er befindet sich ebenso wie das Schreiben von Franzius, Schilling und Busley in: Staatsarchiv Bremen (StAB) 2-T.5.b.4.I.e.

8 Zum Thema Klagen über private technische Schulen vgl. G. Grüner, Die Entwicklung der höheren technischen Fachschulen im deutschen Sprachgebiet, Braunschweig 1967, S. 102 f.

9 Die staatliche Seefahrtsschule in Bremen existierte bereits seit 1825.

10 StAB 2-T.5.b.4.I.e.

11 An der entscheidenden Sitzung dieses Gremiums am 22.10.1891 nahmen laut Protokoll (AHKB) teil: von der Handelskammer Hermann Segnitz (Präses), Gustav Pagenstecher, Georg Müller, Detmar H. Finke, Geo Plate, Lambert Leisewitz, Johann Smidt, Diedrich Heinrich Wätjen, Hermann Melchers und Dr. Friedrich Nebelthau (Syndikus), von der Gewerbekammer Dr. Alfred Feldmann (stellv. Vorsitz), Wilhelm Ludwig Carl Bestenbostel, Gottfried Bergfeld und Dr. Johannes Otto Jacobi (Konsulent), ferner Ludwig Franzius, Dr. Carl Schilling und der Zivilingenieur Friedrich Neukirch. Entschuldigt waren der Vorsitz der Gewerbekammer Wilhelm Below und der Fabrikeninspektor Hans Friedrich Hermann Wegener. Auffällig ist, daß die Gewerbekammer fünf Vertreter benannte (s. Schreiben v. 21.10.1891, ebd.), seitens der Handelskammer aber zehn Vertreter teilnahmen. Sagt dieses Zahlenverhältnis etwas über das unterschiedliche Gewicht der beiden

gung der Prüfungskommission für Seemaschinisten hinausging. Es forderte — wie gesagt — die Einrichtung eines ganzen Technikums, „das neben den Bedürfnissen der Seemaschinisten auch das Bedürfnis anderer Kreise nach einer technischen Fachschule befriedigen würde“ und das insbesondere auch das Bau- und Maschinenwesen berücksichtigen solle. Als Standort für eine solche Einrichtung käme nur Bremen und nicht Bremerhaven in Frage, wie Franzius, Busley und Schilling vorgeschlagen hatten. Der Bedarf wurde u.a. damit begründet, „daß gerade die Herren, welche mit dem gewerblichen Leben engere Fühlung haben, erklärten, daß infolge des Mangels einer solchen Anstalt hier am Orte die Befähigung der besseren gewerblichen Arbeiter, Handwerksmeister, Werkmeister, Vorarbeiter u.s.f. hinter der in anderen größeren Städten zurückstehe“. Eine nicht unerhebliche Zahl junger Bremer müsse derzeit auswärtige Schulen besuchen, die doch besser am Ort bleiben sollten; auch würde man sicherlich von auswärts Schüler nach Bremen holen können. An Vorzügen gegenüber einer bloßen Seemaschinistenschule wurde neben der sichereren ökonomischen Grundlage auf die höhere fachliche Qualität der einzuwerbenden Lehrer hingewiesen sowie auf die Möglichkeit ihres rationelleren Einsatzes¹².

Erstaunlich ist an dieser Stellungnahme, daß hier ein vollausgebautes Technikum gefordert wird zu einer Zeit, als Bremen noch keineswegs eine Industriestadt war. Daß theoretisch ausgebildete Techniker für den Betrieb der immer komplizierter werdenden Schiffsmaschinen der großen Schnelldampfer gebraucht wurden, leuchtet ein, auch eine Schiffbau- und Bauabteilung erscheint sinnvoll für Bremen, aber wo wurden ingenieurähnliche Qualifikationen im Maschinenbau benötigt? Große Industrieunternehmen gab es zu dieser Zeit noch nicht; Bremen war immer noch so gut wie eine reine Handelsstadt. Die Position der Handelskammer ist nur damit zu erklären, daß das Organ der bremischen Kaufmannschaft voll auf die Veränderungen setzte, mit denen als Folge des Zollanschlusses zu rechnen war¹³. Die Kammer wollte den Senat ermuntern, quasi eine vorausschauende Bildungsplanung im Interesse eines zu erwartenden erheblichen industriellen Aufschwungs zu betreiben. Sie sollte in ihrer Einschätzung recht behalten. Die im Vergleich zum übrigen Reich verspätete Industrialisierung setzte in Bremen um die Jahrhundertwende mit Macht ein. Vielleicht läßt sich mit einiger Vorsicht sagen, daß Bremen den Vorsprung der anderen deutschen Länder da-

Kammern aus, oder fühlte sich die Handelskammer eher zuständig für technische Schulen, die auf einer höheren Ebene standen als die in Bremen bereits existierende technische Fortbildungsschule?

12 Diese Stellungnahme wurde am 7.11.1891 an die Senatskommission für Schifffahrtsachen übersandt, AHKB.

13 Zum Zollanschluß Bremens (1888) und zu seinen Folgen vgl. Hermann Pölking, Arne Andersen u. a., Die Häfen in Bremen — Kurs Zukunft, hrsg. vom Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr u. der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, Bremen 1988, S. 23 ff.; H. Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Bd. II, Bremen 1976, S. 441 ff.

durch wettmachen wollte, daß es sein gewerblich-technisches Schulwesen ausbaute¹⁴.

Die Entwicklung des technischen Bildungswesens gewann in Bremen erst durch den Einsatz der Handelskammer an Dynamik. Ein isolierter Vorstoß des Abgeordneten Ludwig Wilhelm Roselius in der Bürgerschaft drei Jahre zuvor — im Juni 1888 — in Richtung auf Gründung einer „technischen Fachschule für das Baugewerbe und für das Maschinenwesen“¹⁵ war offenbar im Sande verlaufen. Zwar hatte die Bürgerschaft seinen Antrag, Schuldeputation und Gewerbekammer mit der Prüfung darüber zu beauftragen, ob es sich empfehle, in Bremen eine entsprechende Schule einzurichten, angenommen, aber allem Anschein nach nur halbherzig und ohne, daß dieses Folgen gehabt hätte¹⁶. Die Gewerbekammer schien zu dem Zeitpunkt noch nicht von der Notwendigkeit eines solchen Schrittes überzeugt gewesen zu sein. Das geht jedenfalls aus der Antwort des Abgeordneten Dr. Jacobi, Konsulent der Gewerbekammer, auf den Antrag von Roselius hervor. Die Gewerbekammer werde dem Projekt zwar wohlwollend gegenüberstehen, hatte er ausgeführt, im übrigen hätten sich aber in Bremen „die Verhältnisse noch nicht so entwickelt, daß wir eine solche Anstalt gründen sollten. [. . .] Wir werden aber noch einige Jahre, bis der Zollanschluß vollzogen und die Entwicklung des Verkehrs sich zeigt, abwarten müssen“, heißt es im Protokoll der damaligen Bürgerschaftssitzung.

Der Vorstoß der Prüfungskommission für Seemaschinisten drei Jahre später bezog sich lediglich auf eine sehr eng gefaßte Einrichtung, die Maschinistenschule. Hauptanliegen der Kommissionsmitglieder war es, eine private Einrichtung durch eine staatliche zu ersetzen, was vielleicht auch damit zu tun hatte, daß alle drei, Franzius, Busley und Schilling, Lehrer an staatlichen Fachschulen waren bzw. gewesen waren. Franzius hatte an der Berliner Bauakademie gelehrt, bevor er nach Bremen kam. Der Kampf gegen private technische Schulen, deren Anforderungen nicht immer sehr hoch waren und die deshalb dem Ansehen der „neuen Klasse“ der Technischen Intelligenz

14 Analog zu dem Gedanken Jürgen Kockas, den er in seinem Beitrag „Bildung, soziale Schichtung und soziale Mobilität im Deutschen Kaiserreich — am Beispiel der gewerblich-technischen Ausbildung“ äußert: „Das später industrialisierende Preußen und andere deutsche Staaten versuchten gewissermaßen, den Vorsprung der Engländer dadurch schneller aufzuholen, daß sie den Ausbau des allgemeinen, des gewerblich-technischen und z. T. auch des kaufmännischen Schulwesens forcierten [. . .].“ In: Dirk Stegmann u. a. (Hrsg.), Industrielle Gesellschaft und politisches System. Beiträge zur politischen Sozialgeschichte, Bonn 1978, S. 297.

15 Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft (VBB) 6.6.1888. Es handelte sich um Ludwig Wilhelm Roselius, als Vertreter der IV. Klasse in die Bürgerschaft gewählt, Vorsteher der Knaben-Abteilung der Schule an der Schmidtstraße.

16 Der Senat beschloß zwei Tage später, am 8.6.1888, die Unterrichts- und die Gewerbekommission zu ermächtigen, Sachverständige heranzuziehen, vgl. StAB 2-T.5.b.4.I.4. Ergebnisse sind aber nicht bekannt.

schaden konnten, war um die Jahrhundertwende allgemein ein wichtiges standespolitisches Anliegen von technischen Beamten und Ingenieuren¹⁷.

Erst die in der Handelskammer vertretenen Bremer Kaufleute, die „Pfeffersäcke“, besaßen den Weitblick, eine voll ausgebildete technische Bildungseinrichtung zu fordern. Die in der Gewerbekammer organisierten Bremer Fabrikanten und Handwerksmeister schlossen sich ihnen an, auch wenn ihr Gewerbe- und Industrieverein noch drei Jahre später den „gewerblichen Fachunterricht“ für dringender hielt als eine Einführung in die „technischen Wissenschaften“¹⁸.

2. Vorbereitungen für die Gründung des Technikums

Nach Eingang der Stellungnahme der Handelskammer vom 7. November 1891 setzte der Senat eine Kommission, bestehend aus den Senatoren Johann Matthias Gildemeister, Dr. Albert Gröning, Dr. Jasper Oelrichs und Johann Friedrich Wessels, ein¹⁹. Unter ihnen war es offenbar Oelrichs, der sich am stärksten um die Einrichtung eines Technikums bemühte. Es gelang ihm, anfängliche Bedenken seiner Kollegen wegen möglicher hoher Kosten zu zerstreuen. Die Gewerbekammer wurde von der Behörde für Gewerbeangelegenheiten beauftragt festzustellen, wieviele junge Bremer ähnliche Einrichtungen in anderen Städten besuchten. Obgleich die angeschriebenen Schulen – übrigens alle Baugewerksschulen – nicht gerade ermutigende Zahlen meldeten – die höchste Zahl nannte Holzminden, wo zu dem Zeitpunkt elf Bremer studierten –, begann man in Bremen bereits vor Ende dieser Recherchen mit der Suche nach geeigneten Unterbringungsmöglichkeiten für das künftige Technikum. Vor einem Neubau scheute der vorsichtige Senat noch zurück; dieser wurde erst 1903 genehmigt. Zur Diskussion standen ein Ausbau der Volksschule an der Kleinen Allee (heute Langemarckstraße, gegenüber dem Altbau der jetzigen Hochschule Bremen) und das damals leerstehende Verwaltungsgebäude im 1888 eröffneten Freihafen. Man entschied sich für das Schulgebäude.

Dem Senatsbeschluß zur Gründung eines Technikums der Freien Hansestadt Bremen vom 7. Oktober 1892 trat die Bürgerschaft am 23. November bei und bewilligte „für den Ausbau der Volksschule und für weitere Vorarbeiten“ die Summe von 10 000 Mark²⁰. Die Abgeordneten schlugen in derselben Sitzung vor, eine gesonderte Behörde für das gewerbliche Unterrichtswesen einzurichten, da die Schuldeputation nicht den nötigen „praktischen Sachverstand“ habe.

Tatsächlich wurde eine „Behörde für das Technikum“ ins Leben gerufen, die sich zunächst mit der Ausarbeitung eines Konzepts, später mit der gesamten Verwaltung der Anstalt zu befassen hatte. Ihr gehörten drei Senatoren, je

17 Vgl. hierzu W. König, Die Ingenieure und der VDI als Großverein in der wilhelminischen Gesellschaft 1900 bis 1918, in: Technik, Ingenieure und Gesellschaft (wie Anm. 4), S. 245 ff.

18 Bremer Nachrichten v. 7.1.1894, S. 1.

19 Dem folgenden liegen Unterlagen aus StAB 2-T.5.b.4.I.e. zugrunde.

20 VBB 23.11.1892.

zwei Vertreter von Handels- und Gewerbekammer sowie vier Bürgerschaftsmitglieder an. Als ständige beratende Mitglieder traten ferner der Schulrat und der Oberbaudirektor dazu²¹. Franzius hatte sein Interesse an Mitarbeit erst ausdrücklich artikulieren müssen; der Gesetzentwurf des Senats hatte den Oberbaudirektor gar nicht vorgesehen. Das erscheint um so verwunderlicher, als es doch Franzius gewesen war, der zusammen mit Busley und Schilling die erste Anregung zur Errichtung einer staatlichen Fachschule, wenn auch nur für Seemaschinisten, gegeben hatte. Möglicherweise bestanden immer noch gewisse Ressentiments gegenüber diesem begabten Ingenieur, dem Bremen die Tatsache zu verdanken hatte, daß die Stadt — als Folge der Weserkorrektur — wieder von tiefgehenden Seeschiffen angelaufen werden konnte. Franzius beschreibt in seinen Erinnerungen, wie schwer es anfangs für ihn gewesen war, sich mit seinen Ideen gegenüber Senat und Bürgerschaft durchzusetzen²². Die Nachwirkungen dieser Spannungen mögen auch in dem allerdings abgelehnten Antrag des Abgeordneten Gerhard Heinrich Bruns in der Bürgerschaft mitgeschwungen haben, Franzius aus der geplanten Behörde „herauszulassen“, da er einen zu starken Einfluß habe und die Gefahr bestände, daß er nach der Weserkorrektur „viele von diesen überflüssigen Wasserbautechnikern in unsere Anstalt als Lehrer hineinbringen“ werde²³.

Zum Leiter der Behörde für das Technikum wurde Senator Dr. jur. Jasper Oelrichs bestimmt, der diese Stelle bis 1918 verwaltete. Oelrichs (1844 bis 1923), Anwalt, seit 1872 Mitglied der Bürgerschaft, war 1878 in den Senat gewählt worden, wo er für Gewerbeangelegenheiten und später auch für das Unterrichtswesen zuständig war. Er brachte — darin vom Vater geprägt — schon aus persönlicher Neigung der Entwicklung des bremischen Gewerbes großes Interesse entgegen und engagierte sich auf diesem Gebiet. Von 1871 bis zu seiner Wahl in den Senat war er Konsulent der Gewerbekammer und außerdem im Vorstand des 1861 gegründeten Gewerbe- und Industrievereins aktiv²⁴.

Die Bürgerschaft benannte die Abgeordneten Prof. Dr. Hermann Kasten, Philipp Meyer, Gerhard Heinrich Bruns und Johann Heinrich Kupsch zu ihren Vertretern in der neuen Behörde²⁵. Kupsch war im Privatberuf Bauunternehmer und als solcher stark am Um- und Ausbau der Volksschule an der Kleinen Allee für die Zwecke des Technikums beteiligt. Geschäft und Mandat verstand man also auch damals schon recht gut zu verknüpfen²⁶.

21 Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft v. 22.9.1893 betr. Gesetz über die Behörde für das Technikum.

22 Ludwig Franzius, Aus meinem Leben. Erinnerungen und Meinungen für mich und die Meinigen, Bremen 1896.

23 VBB 1.11.1893. Adolf E. Hofmeister, Ludwig Franzius und die Große Weserbrücke, in: Brem. Jb. 60/61, 1982/83, S. 21.

24 Vgl. den Artikel über Oelrichs von F. Peters in: Bremische Biographie 1912—1962, Bremen 1969, S. 357 f.

25 VBB 1.11.1893.

26 Vgl. Rechnungsbücher des Technikums 1894/95 — 1909/10, StAB 2-ad T.5.b.4. I.e.

Enge personelle Verflechtungen zwischen wichtigen bremischen Institutionen werden auch in der Person des Silberwarenfabrikanten Gottfried Bergfeld deutlich, den die Gewerbekammer neben Dr. Alfred Feldmann in das Gremium delegierte; er war gleichzeitig Abgeordneter der Bremischen Bürgerschaft. Die Handelskammer schließlich schickte Detmar H. Finke und Geo Plate²⁷.

Eine der wichtigsten Aufgaben der Behörde für das Technikum bestand zunächst in der Ernennung des zukünftigen Direktors und der Lehrer.

3. Der erste Direktor — ein Vertreter des gewerblich-technischen Unterrichtswesens des späten 19. Jahrhunderts

Für den Posten des Gründungsdirektors bemühte sich Oelrichs seit Herbst des Jahres 1893 um den bereits erwähnten renommierten Maschinenbaulehrer Carl Busley von der Kaiserlichen Marine-Akademie Kiel, der von seiner Tätigkeit in der Bremerhavener Prüfungskommission für Seemaschinisten sowie in der Königlich Preußischen Prüfungskommission in Flensburg in den einschlägigen Kreisen Bremens bestens bekannt war. Busley, Verfasser eines wichtigen technischen Standardwerks²⁸, wurde u.a. auch vom Norddeutschen Lloyd für diesen Posten wärmstens empfohlen. Der Senat, der gern „eine Kapazität ersten Ranges“ haben wollte, „da das neue Technikum mehr als eine gewöhnliche Baugewerkschule“ sein sollte²⁹, war — ebenso wie die Bürgerschaft — bereit, auf Busleys Gehaltsforderungen einzugehen. Diese überschritten das für den Direktor vorgesehene Jahresgehalt von 7000 Mark beträchtlich, nämlich um 1000 Mark; darüber hinaus verlangte Busley eine persönliche Zulage von jährlich 2000 Mark³⁰. Aber die Verhandlungen zerlugen sich schließlich doch, da Busley „auf Wunsch des Kaisers in seiner Stellung verblieb“³¹. Den Verzicht habe ihm Wilhelm II. persönlich „versüßt“, indem er ihm den Professorentitel verlieh, soll er selbst berichtet haben³². Dieser Ehre hätte er übrigens auch in Bremen teilhaftig werden können, wenn er sich nur einige Jahre geduldet hätte. Aber mit dem Glanz der kaiserlichen Marineakademie und dem damit verbundenen Sozialprestige konnte das republikanisch-graue Bremen in Busleys Augen offenbar nicht mithalten.

27 Lt. getrennten Mitteilungen der Gewerbekammer und der Handelskammer vom 4.11.1893, StAB 2-T.5.b.4.I.e.

28 Carl Busley, Die Schiffsmaschine. Hand- und Nachschlagebuch für Ingenieure, Offiziere der Kriegs- und Handelsmarine, Maschinisten, Studierende technischer Hochschulen, Rheder und alle an der Dampfschiffahrt Beteiligten, 3 Bde., Kiel 1886.

29 Auszug aus dem Senatsprotokoll v. 31.10.1893, StAB 2-T.5.b.4.I.e.

30 Angaben s. StAB 2-T.5.b.4.I.e.

31 Hubert Wania, Dreißig Jahre Bremen 1876—1905, Bremen 1906, unter dem Datum 1.1.1894, S. 126.

32 Nachruf, in: Jb. der Schiffbautechnischen Gesellschaft, 1929, S. 67.

Durch diese Absage geriet der Zeitplan in Unordnung; die Eröffnung drohte sich um ein halbes Jahr zu verschieben, da der schließlich ernannte Direktor erst zum 1. Juli 1894 seine Stelle antrat und somit wenig Zeit für konzeptionelle Feinplanung des Unterrichtsprogramms, Anwerbung von Schülern und Lehrern, Einrichten von Sammlungen und anderen Vorbereitungen blieb. Dennoch wurde – nach den Worten des Abgeordneten Bruns, Mitglied der Behörde für das Technikum, vor allem „auf Druck der gewerbetreibenden Mitglieder der Bürgerschaft“³³ – das Technikum der Freien Hansestadt Bremen wie geplant zum Winterhalbjahr 1894/95 (genau: am 6. November 1894) eröffnet, wenn auch vorerst nur mit der Baugewerkschule.

Nach der enttäuschenden Absage Busleys meldeten sich auf eine überregionale Ausschreibung hin 83 Bewerber, von denen aber nur fünf in die engere Wahl kamen. Diese hohe Zahl erklärt sich vermutlich dadurch, daß sich viele Unqualifizierte meldeten, denn im allgemeinen herrschte durchaus kein Überfluß an geeignetem Lehrpersonal. Senator Oelrichs schlug namens der Behörde für das Technikum dem Senat den 43jährigen Walter Lange, Direktor der Gewerbeschule in Lübeck, zur Ernennung vor.

Walter Lange, geboren 1851, stammte aus dem Ruhrgebiet, hatte das Realgymnasium in Elberfeld absolviert und nach einem zwölfmonatigen Praktikum das Studium an der Technischen Hochschule Aachen aufgenommen, wo er sieben Semester „Architektur- und Ingenieurwissenschaften“ studierte. Nachdem er einige Zeit beim Hafenausbau in Ruhrort beschäftigt war, ergriff er die Lehrerlaufbahn für das technische Unterrichtswesen: ein Jahr Baugewerkschule Idstein, fünf Jahre Baugewerkschule Holzminden, sieben Jahre als „1. Lehrer“ an der Fachschule mit Lehrwerkstätten für die Kleineisen- und Stahlwarenindustrie des Bergischen Landes in Remscheid – die den Charakter einer Maschinenbauschule hatte, wie er schrieb –, anschließend von 1889 bis 1894 Direktor der Gewerbeschule Lübeck³⁴. Auf Publikations- und Vortragstätigkeiten konnte Lange ebenfalls verweisen³⁵.

33 VBB 14.11.1894. Am 2.5.1894 hatte es schon eine Anfrage in der Bürgerschaft gegeben, wann denn das Technikum eröffnet werde, woraufhin die eingetretene Verzögerung mit der Absage Busleys begründet wurde. Am 11.7.1894 wurde der Antrag des Abg. Helmrich Struckmann angenommen, das Technikum solle zum 1.10. d. J. mit den beiden unteren Klassen der Baugewerkschule eröffnet werden, s. VBB.

34 Biographische Angaben nach seinem Lebenslauf, Personalakte Walter Lange, StAB 4, 111.

35 Lange war laut Lebenslauf ständiger Mitarbeiter der „Deutschen Baugewerkszeitung“, des seit 1869 existierenden Fach- und Standesorgans der deutschen Baugewerksmeister; vgl. dazu Grüner (wie Anm. 8), S. 84. Außerdem schrieb er Artikel für die Zeitschrift „Der Gesundheitsingenieur“. An Publikationen führte Lange auf: Der antike griechisch-römische Holzbau; Das Holz als Baumaterial; diverse Aufgabensammlungen aus der Baupraxis; Katechismus der Baukonstruktionslehre (bereits in 3. Aufl.); Zur Wahl des gewerblichen Berufes; Wie organisiert man eine gemeinnützige Bautätigkeit?

Die von Lange benannten Gutachter beschrieben ihn als höchst aktiven, organisatorisch begabten und ehrgeizigen Mann, der zahlreiche Kontakte unterhielt und bestens geeignet schien, „ein neues Unternehmen vorwärts zu bringen [. . .], Schüler heranzuziehen und Lehrkräfte zu gewinnen“³⁶. Ob er in wissenschaftlicher Hinsicht ebenso rühmenswert war, blieb unklar. Den Vergleich mit Busley jedenfalls konnte er offenbar nicht aufnehmen³⁷. Aber wissenschaftliche Verdienste hatten wohl auch nicht die höchste Priorität bei der Berufung an das neue Technikum, schließlich sollte es ja keine Technische Hochschule werden. Da zählte es schon mehr, daß Lange in Lübeck versucht hatte, eine selbständige Baugewerkschule in Verbindung mit der Gewerbeschule ins Leben zu rufen, ein Unternehmen, das aber offensichtlich aus finanziellen Gründen gescheitert war. Alles in allem machte Langes Bewerbung also einen guten Eindruck.

Das einzige Bedenken bestand darin, daß er bei der letzten Reichstagswahl im Jahre 1893 für die Freisinnige Partei – wenn auch erfolglos – kandidiert hatte. In Bremen wollte man sicher sein, daß er Ähnliches in Zukunft nicht wieder vorhabe, da „seine evtl. Wahl ihn für längere Zeit dem Schuldienst entziehen und der Schule zum großen Nachteil gereichen werde“³⁸. Darüber, daß auch politische Bedenken eine Rolle gespielt haben mögen, läßt sich nur spekulieren. Abwegig ist eine solche Annahme nicht, denn auch in Bremen gab es Spannungen zwischen den linksliberalen Freisinnigen, die sich in der Hansestadt 1884 als Partei konstituiert hatten, und dem nationalliberal-konservativ orientierten „Reichsverein“, dem die Bremer Honoratioren aus dem Kaufmanns- und Akademikerstand zuneigten. Eine Niederlage der herrschenden Kreise hatte es bei der Reichstagswahl des Jahres 1890 gegeben, als sich bei der Stichwahl durch die Unterstützung eines Teils der Freisinnigen erstmals ein sozialdemokratischer Kandidat in Bremen durchsetzen konnte³⁹. Aber Lange verpflichtete sich durch Ehrenwort, niemals wieder eine Reichstagskandidatur anzunehmen. Es mußte ihm also sehr an der Stelle gelegen sein, weshalb hätte er sonst eine so weitreichende, sein zukünftiges Leben bindende Zusage gemacht? Vielleicht war er aber auch ein „gebranntes Kind“, denn offenbar hatte die vorgesetzte Behörde in Lübeck

36 So das Gutachten von Dr. Brehmer, Vorsitzender der Oberschulbehörde Lübeck, v. 23.1.1894, in Personalakte Lange, ebd.

37 So schrieb Brehmer am 7.3.1894 unter Bezugnahme auf sein Gutachten vom Januar: „In Sachen Direktor Lange erlaube ich mir zu erwidern, daß meine Äußerungen, ‚ob Lange den wissenschaftlichen Anforderungen genügen werde, kann ich nicht beurteilen‘, darauf zurückzuführen ist, daß ich nicht weiß, welchen wissenschaftlichen Rang dem dortigen Technikum beigelegt werden soll und daß ich aus der Berufung des Herrn Prof. Busley aus Kiel annahm, daß in dieser Beziehung sehr hohe Anforderungen gestellt würden.“

38 Auszug aus Senatsprotokoll v. 16.3.1894, Personalakte Lange.

39 Zu den verschiedenen Strömungen innerhalb der Bremer Liberalen und den Ergebnissen der Reichstagswahl von 1890 vgl. Schwarzwälder (wie Anm. 13), S. 411, 413 f., 525 f., 540 ff.

nicht sehr wohlwollend auf seine politischen Aktivitäten reagiert⁴⁰. Wurden politische Ambitionen von Beamten, insbesondere von Lehrern, im kaiserlichen Deutschland generell nicht gern gesehen?⁴¹ In dem Schreiben, mit dem sich Lange in Bremen bewarb, erwähnte er seine Kandidatur jedenfalls nicht, ganz im Gegensatz zu seinen anderen außerberuflichen Engagements.

Der Wunsch nach materieller Besserstellung — „der Mann hat große Familie, er will vorwärts“ — wird das Hauptmotiv von Langes Bewerbung gewesen sein. Er vergaß aber nicht zu erwähnen, daß ihn außer finanziellen Interessen der Wunsch nach besserer Auslastung seiner geistigen Fähigkeiten treibe⁴². Der Bremer Senat bot in der Tat ein weit höheres Salär als der Lübecker. Betrug Langes Gehalt bisher 4800 Mark jährlich, mit einer vorgesehenen Steigerung bis zu 6000 Mark, so zahlte Bremen ein Anfangsgehalt von 7000 Mark⁴³.

Auch in fachlicher Hinsicht bedeutete es einen Karrieresprung, vom Leiter einer Gewerbeschule (heute Berufsschule) zum Direktor eines Technikums aufzusteigen. So war Lange denn auch hochbeglückt über die Zusage Oelrichs', bedankte sich „in Aufrichtigkeit und Innigkeit“ und versprach, „mit ganzer Kraft und voller Ausdauer die [ihm] durch so hohes Vertrauen zugewiesene Aufgabe [zu] fördern“⁴⁴.

Welche Entwicklungen von übergeordnetem Interesse lassen sich an diesem individuellen Fall des Walter Lange verdeutlichen?

1. Lange hatte, wie gesagt, in den 60er Jahren achteinhalb Jahre lang das Realgymnasium besucht. Diese Schulform entwickelte sich in Preußen während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts als Alternative zum traditionellen altsprachlichen Gymnasium. Als dritte Form der höheren Schule entstand gegen Ende des Jahrhunderts die Oberrealschule. Während im humanistischen Gymnasium Latein und Griechisch die zentralen Fächer waren, wurde in den sogenannten „realistischen“ Schulen der Akzent auf neuere Sprachen, Mathematik und Naturwissenschaften, eben auf die „Realien“, gelegt. Das Realgymnasium sah immerhin Latein noch als verbindliches Fach vor, die Oberrealschule dagegen nicht; sie mußte deshalb besonders lange auf die Anerkennung als mit dem Gymnasium gleichwertig warten. Die Entwicklung dieser Schultypen ist hier deshalb

40 Entsprechende Andeutungen finden sich in dem Schreiben von Dr. Brehmer v. 7.3.1894, s. Anm. 37.

41 Diese Vermutung besonders im Hinblick auf parlamentarische Aktivität in der freisinnigen oder erst recht in der sozialdemokratischen Partei bzw. Fraktion bestätigt Peter Molt, *Der Reichstag vor der improvisierten Revolution*, Köln/Opladen 1963, S. 165 ff.

42 Alle Angaben aus Referenzschreiben bzw. Bewerbungsschreiben, Zeitraum Januar—März 1894, Personalakte Lange.

43 Hinweis auf Langes Gehalt in Lübeck im Schreiben von H. Delcke v. 18.2.1894, Personalakte Lange. Angaben über das Gehalt des Direktors in den Rechnungsbüchern des Technikums 1894/95 — 1909/10, StAB 2-ad T.5.b.4.I.e; vgl. auch „Überschlag der Kosten, Gehaltssätze und Einnahmen für ein Technikum“, AHKB, sowie Beschluß des Senats v. 22.12.1899, Personalakte Lange.

44 Schreiben Langes an Oelrichs v. 21.3.1894, Personalakte Lange.

von Interesse, weil sie in engem Zusammenhang mit dem Kampf des neuen Standes der Ingenieure, Techniker und Techniklehrer um gesellschaftliche Anerkennung zu sehen ist. Es war zum Erreichen eines höheren Sozialstatus daher wichtig, daß ihre spezifischen Ausbildungsstätten „hoffähig“ wurden. Das heißt, auf der obersten Ebene mußte die Gleichberechtigung der (neuen) Technischen Hochschulen mit den (alten) Universitäten sowie auf der Ebene darunter die Gleichberechtigung der „realistischen“ Schulen mit dem Gymnasium erreicht werden. Die letztere drückte sich in der Anerkennung der Abschlüsse aller drei Typen von neunjährigen höheren Schulen als Eingangsqualifikation für sämtliche Studienfächer aus, die erst auf der zweiten preußischen Schulkonferenz im Jahre 1900 durchgesetzt wurde⁴⁵.

In der Person des Walter Lange wird also gewissermaßen eine historische Zwischenphase deutlich: Die nach oben drängenden Vertreter der „neuen Klasse“ der Technischen Intelligenz gingen zwar nicht mehr den Bildungsweg der alten Eliten über das humanistische Gymnasium, aber sie konnten zu der Zeit auch noch nicht die völlig lateinlose, naturwissenschaftlich ausgerichtete Oberrealschule besuchen; die wurde nämlich erst Ende der 70er Jahre eingerichtet. Lange hatte also noch Latein auf der Schule gelernt — ein Umstand, der ihm bei dem Streben der Lehrer des Bremer Technikums nach Gleichstellung mit den Lehrern an den höheren Schulen Bremens sicher von Nutzen war. In der Literatur wird vielfach darauf hingewiesen, daß der hohe Stellenwert der alten Sprachen in der damaligen Bildungsdiskussion nicht primär durch sachliche Gründe determiniert war, sondern eher etwas mit Prestigefragen zu tun hatte⁴⁶.

2. Die Königlich Rheinisch-Westfälische Polytechnische Schule zu Aachen, an der Lange studiert hatte, war eine Neugründung, die auf Überlegungen Preußens aus den 50er Jahren zurückging, in seiner Rheinprovinz eine ähnliche technische Bildungseinrichtung zu schaffen wie das Berliner Gewerbeinstitut (heute TU Berlin). Nachdem ein langer Konkurrenzkampf zwischen Köln und Aachen schließlich zugunsten der alten Kaiserstadt entschieden worden war, wurde die Polytechnische Schule im Herbst 1870 eröffnet⁴⁷. Daß sie von Anfang an den Charakter einer

45 Vgl. hierzu u. a. König (wie Anm. 3), S. 196; ders. (wie Anm. 17), S. 240 ff.; Manegold (wie Anm. 4), S. 159 ff. — Zur Entwicklung des höheren Schulwesens allgemein vgl. P. Lundgreen, Sozialgeschichte der deutschen Schule im Überblick, Teil I: 1770—1918, Göttingen 1980, S. 64 ff. — Zur Geschichte des höheren Schulwesens in Bremen: Festschrift zur 50-Jahr-Feier der Oberschule Dechanatstraße, Bremen 1955; H. Warns u. R. Schneider, Die Geschichte einer Penne. Retrospektive des Alten Gymnasiums zu Bremen, Bremen 1985; R. Gramatzki, 80 Jahre Gymnasium an der Hermann-Böse-Straße zu Bremen, Bremen 1986.

46 Z. B. W. Jost, Gewerbliche Schulen und politische Macht. Zur Entwicklung des gewerblichen Schulwesens in Preußen von 1850—1880, Weinheim u. Basel 1982, S. 179 u. passim.

47 Vgl. König (wie Anm. 3), S. 184. Zur Geschichte der Technischen Hochschule Aachen: K. Düwell, Gründung und Entwicklung der Rheinisch-Westfälischen

Hochschule und nicht den einer Fachschule hatte, wie es das preußische Handelsministerium gewünscht hatte, geht auf den Einfluß des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) zurück, dessen bildungs- und standespolitische Forderungen nach Anhebung der polytechnischen Schulen zu Hochschulen sich die preußische Regierung zu eigen machte. Die ersehnte völlige Gleichstellung mit den Universitäten wurde allerdings erst 1899 mit der Verleihung des Promotionsrechts — sehr zum Leidwesen der Universitäten — erreicht. Die Aachener Anstalt wurde neben denen in Berlin und Hannover das dritte Polytechnikum in Preußen, enthielt aber als erste die Bezeichnung Technische Hochschule in ihrem Verfassungsstatut⁴⁸. Lange studierte an der „Fachschule für Bauwesen (Hochbau oder Architektur) und für Ingenieurwesen“, einer der drei Fachschulen, aus denen die TH Aachen bestand⁴⁹. Die Studiendauer war auf vier Jahre für „Baumeisterkandidaten“ (offenbar Bewerber für den höheren Dienst in der staatlichen Bauverwaltung) festgesetzt⁵⁰. Walter Lange studierte aber nur dreieinhalb Jahre, was damit zusammenhängen mochte, daß er sich bereits auf eine künftige Schullaufbahn hin orientierte. Denn man konnte sich in Aachen zu „Lehrern an Gewerbeschulen und den höheren technischen Anstalten“ ausbilden lassen und benötigte dazu je nach angestrebter Qualifikation eine Zeit von drei oder vier Jahren⁵¹.

3. Lange war also Akademiker. Die Frage, welche Vorbildung Lehrer an technischen Mittelschulen wie dem geplanten Bremer Technikum haben sollten, wurde damals in bildungspolitisch orientierten Kreisen kontrovers diskutiert. Die eine Seite hielt im Interesse eines qualitativ hochrangigen Unterrichts, aber auch aus standespolitischen Gründen eine wissenschaftliche Qualifikation für unabdingbar. Die anderen waren gegen eine ausschließliche Verwendung von Hochschulabsolventen, weil sie eine zu große Praxisferne des Unterrichts befürchteten⁵².

In Bremen vertrat die Behörde für das Technikum — zumindest mehrheitlich — die Ansicht, daß die Lehrer ihr Wissen auf einer Hochschule erworben haben mußten⁵³. Zu dieser Meinungsbildung mag der Gründungsdirektor Lange selbst nicht unwesentlich beigetragen haben. Schließlich mußte ihm im Interesse eines hohen gesellschaftlichen Anse-

Technischen Hochschule Aachen bis zu ihrem Neuaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg, in: H. M. Klinkenberg (Hrsg.), Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen 1870–1970, Stuttgart 1970, S. 19–176.

48 Ebd., S. 55.

49 S. „Einladungsprospekt der Polytechnischen Schule“ vom Mai 1870, S. 60 f. Die beiden anderen Fachschulen waren die für Maschinenbau und die für chemische Technik und Hüttenkunde.

50 Ebd., S. 57.

51 Ebd., S. 60.

52 So bei Grüner (wie Anm. 8), S. 339 f.

53 Bericht der Behörde für das Technikum vom 6.7.1894, Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft (VSB), 1894, S. 463.

hens seiner Schule an einer prestigeträchtigen Vorbildung seiner Kollegen gelegen sein. Einen anderen Standpunkt nahm die Bremer Gewerkekammer zumindest in bezug auf die geplante Bauabteilung ein. Sie schlug in ihrer Stellungnahme zu dem Konzept der Behörde vor, „daß bei der Auswahl der Lehrer für die Baugewerkschule das Erfordernis der akademischen Bildung nicht als unbedingte Regel aufgestellt werden möge, sondern in erster Linie eine Berücksichtigung tüchtiger, in der Praxis stehender und aus dieser hervorgegangener Männer stattfinden möge“⁵⁴. Diese Äußerung kann im Zusammenhang mit ähnlichen Hinweisen gesehen werden, aus denen hervorgeht, daß sich die Baugewerkschulen – anders als die höheren Maschinenbauschulen – um die Jahrhundertwende häufig noch als handwerkliche Fachschulen verstanden und akademisch gebildete Oberlehrer kritisierten⁵⁵. Der Verband deutscher Baugewerksmeister sah sogar die Gefahr, daß ein Lehrer, der Hochschulabsolvent mit einer relativ kurzen Praxis war, von seinen Schülern, die ausnahmslos eine sehr viel längere praktische Erfahrung mitbrachten, in die Enge getrieben und so einen Autoritätsverlust erleiden könnte⁵⁶. Die Bremer Behörde für das Technikum blieb auch nach der anderslautenden Empfehlung der Gewerkekammer bei ihrer Ansicht, daß zwar „selbstverständlich in jedem Fall die Tüchtigkeit der Bewerber maßgebend sein“ müsse, „im übrigen aber bei den meisten Fächern die volle Hochschulbildung nicht zu entbehren“ sei⁵⁷.

4. Aufbau, Ausbildungsziele, Schülerzahlen

Die vom Gründungsdirektor Lange in Zusammenarbeit mit der Behörde für das Technikum auf der Basis der vorliegenden Vorschläge entwickelte Organisationsstruktur sah vier Abteilungen vor: Abteilung A Baugewerkschule, Abteilung B Maschinenbauschule, Abteilung C Schiffbauschule, Abteilung D Seemaschinistenschule. Die Dauer der Ausbildung war in den einzelnen Abteilungen unterschiedlich lang. In der Abteilung A sollten in vier Halbjahren „angehenden Bauhandwerkern [. . .] diejenigen theoretischen Kenntnisse vermittelt werden, welche sowohl zum selbständigen Betrieb eines Baugeschäftes als auch zur Verwaltung entsprechender Stellen im öffentlichen Baudienste notwendig sind“⁵⁸. Wichtig war, daß die Abgangsprüfung als gleichwertig mit derjenigen an vergleichbaren preußischen Schulen gelten konnte; denn nur so war zu erreichen, daß sie als theoretischer Teil der Mei-

54 Ebd.

55 S. Grüner (wie Anm. 8), S. 339.

56 Entsprechende Äußerungen in der „Deutschen Baugewerkszeitung“ aus dem Jahre 1909, zit. bei Grüner, S. 85 f.

57 Wie Anm. 53. Es wurde nur ein Lehrer mit seminaristischer Vorbildung eingeplant (für die Fächer Deutsch und Englisch).

58 1. Jahresbericht des Direktors 1896, VSB 1896, S. 438.

sterprüfung anerkannt werden konnte⁵⁹. Schon eineinhalb Jahre nach Eröffnung der Baugewerkschule am 6. November 1894 wurde für Absolventen, die in den Staatsdienst eintreten wollten, nach bestandener Abschlußprüfung ein Zusatzkurs eingerichtet, der vertiefende Kenntnisse im Tiefbau (insbesondere Wasserbau, Straßen- und Brückenbau sowie Eisenbahnbau) und Hochbau (insbesondere Entwurf- und Innenausbau) vermittelte.

In der Abteilung B sollten ursprünglich in nur drei Halbjahren zukünftige Werkmeister des Maschinenbaus zur Leitung einzelner Werkstätten und kleinerer Betriebe befähigt und zukünftige Techniker für mittlere Positionen im öffentlichen Dienst, z.B. im Eisenbahnbau, qualifiziert werden. Zwei Jahre später bereits wurde ein viertes Semester angefügt, das schwerpunktmäßig dem immer wichtiger werdenden Fach Elektrotechnik gewidmet war⁶⁰.

Die Schiffbauschule, Abteilung C, vermittelte in drei Halbjahresklassen angehenden Schiffbauern theoretische Kenntnisse und bot darüber hinaus in einer sechsmonatigen Oberklasse eine Weiterqualifikation für diejenigen an, die als technische Sekretäre bei der kaiserlichen Marine oder als Techniker bei Privatwerften arbeiten wollten. Diese Oberklasse war auch „als Zwischenstufe gegenüber der Technischen Hochschule“ gedacht⁶¹. Die Behörde setzte im Hinblick auf den heimischen Schiffbau, aber auch auf überregionale Einsatzmöglichkeiten große Hoffnungen in diese Abteilung. Das Reichsmarineamt erkannte 1898 allein deren Zeugnis als ausreichende Eingangsqualifikation für die Aufnahme in die Laufbahn eines technischen Sekretärs an. Es machte damit eine Ausnahme von der Regel, ausschließlich Absolventen von Fachschulen mit höheren Eingangsvoraussetzungen, als das Technikum sie verlangte, zu akzeptieren, und zwar mit dem Hinweis darauf, daß die Schiffbauabteilung in Bremen die einzige Einrichtung dieser Art im Reich sei⁶².

In der vierten Abteilung schließlich, der Seemaschinistenschule, wurden Kandidaten auf den theoretischen Teil der durch Reichsgesetz vorgeschriebenen Prüfung zum Erwerb der Seemaschinistenpatente I., II., III. und IV. Klasse vorbereitet. Darauf, daß nicht nur — wie ursprünglich geplant — Kurse für die I. und II. Klasse eingerichtet wurden, hatte die Handelskammer gedrungen, die 1894 riet, eher auf die sofortige Einrichtung der Maschinenbauabteilung zu verzichten, da für sie „derzeit kein so dringendes Bedürfnis“ bestehe, als auf eine vollständige Maschinistenausbildung. Ähnlich äußerte sich die Gewerbekammer, die die Lebensfähigkeit des zukünftigen Technikums außer durch die Baugewerkschule besonders durch die Maschinisten-

59 Entsprechendes war in einer Vereinbarung zwischen der preußischen Regierung und dem Verband Deutscher Baugewerksmeister festgelegt worden. Vgl. Bericht der Behörde für das Technikum (BBT) v. 6.7.1894, VSB 1894, S. 460.

60 1. Jahresbericht (wie Anm. 58), S. 443.

61 BBT v. 6.7.1894, VSB 1894, S. 461.

62 Das Abgangszeugnis der Maschinenbauschule wurde nicht als ausreichend für die Laufbahn des technischen Sekretariatsaspiranten vom Reichsmarineamt anerkannt, obgleich die Behörde für das Technikum auch für diese Abteilung einen entsprechenden Antrag gestellt hatte. BBT v. 22.2.1898, VSB 1898, S. 125 f.

abteilung als gesichert ansah⁶³. — Diese Äußerungen können als weiteres Indiz für die Behauptung gelten, daß für die Mitte der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts von einer Industrialisierung Bremens noch nicht gesprochen werden kann. — Für die I. und II. Klasse waren zwei Kurse von je 22 Wochen vorgesehen, für die III. und IV. Klasse dagegen lediglich ein achtwöchiger Kurslehrgang, der in den Abendstunden für berufstätige Heizer und Maschinisten durchgeführt wurde.

Ein Jahr nach Eröffnung des Technikums wurde auf Veranlassung des für die wirtschaftliche Entwicklung Bremens so wichtigen Norddeutschen Lloyd eine Oberklasse von einjähriger Dauer eingerichtet, die für diejenigen gedacht war, die bereits im Besitz des Maschinistenpatents I. Klasse waren, aber nach Ansicht des Lloyd für die Stellung eines Obermaschinenführers zusätzlicher Kenntnisse bedurften. Die Reederei hielt also die reichsgesetzlich vorgesehene Ausbildung nicht für ausreichend und richtete sich am Bremer Technikum quasi eine Art Privatschule ein, auf der Spezialqualifikationen für Betrieb und Wartung der technisch immer anspruchsvoller werdenden Schiffsmaschinen auf den großen Schnelldampfern erworben werden konnten⁶⁴. Das Schulgeld für diese Oberklasse betrug 500 Mark, ein Betrag, der die in den übrigen Abteilungen verlangte Summe von 100 Mark pro Halbjahr beträchtlich überstieg.

Bei allen vier Abteilungen des Technikums ist also festzuhalten, daß sie bereits kurze Zeit nach Aufnahme des Lehrbetriebs den Unterricht durch das Angebot von Zusatzqualifikationen anreicherten. Entweder war die Entwicklung der Technik so rasant, daß derartige Schritte erforderlich waren — oder, was plausibler erscheint, die Planer hatten die beruflichen Realitäten nicht richtig eingeschätzt, so daß sie „nachbessern“ mußten.

Neben den genannten vier Hauptabteilungen wurde kurz nach der Jahrhundertwende, ebenfalls auf Veranlassung eines bremischen Privatunternehmens, der Firma Carl Francke, eine sogenannte Gasmeisterschule als Abteilung E eingerichtet. Diese Firma betrieb im Jahre 1902 über siebzig Gasanstalten im gesamten Reichsgebiet. In der Gasmeisterschule wurden Installateure, Wasserwerks- und Gasmeister sowie Ofenbauer, die alle schon im Beruf standen, in einem vierwöchigen Vorkurs und einem dreimonatigen Hauptkurs weiterqualifiziert. Ingenieure der Firma übernahmen den größeren praktischen Teil des Unterrichts, Lehrer des Technikums die theoretischen Anteile. Kosten entstanden nicht; es wurden sogar jährlich nicht unerhebliche Überschüsse erzielt, die an die Staatskasse abgeführt wurden⁶⁵.

63 Schreiben des Präses der Handelskammer v. 23.6.1894 an die Behörde für das Technikum, AHKB. Vgl. auch die Äußerung des Fabrikanten Bergfeld (Mitglied der Gewerbekammer) in der Bürgerschaft, VBB 1.11.1893.

64 Zum Norddeutschen Lloyd vgl. Georg Bessell, 1857—1957. Norddeutscher Lloyd. Geschichte einer bremischen Reederei, Bremen 1957, u.: Schwarzwälder (wie Anm. 13), S. 455 ff. Zur Entwicklung des Schiffsantriebes vgl. Dieter Hesse, Geschichte der Schiffbetriebstechnik, Flensburg 1973, u.: 75 Jahre Schiffbautechnische Gesellschaft. 1899—1974, hrsg. v. d. Schiffbautechnischen Gesellschaft, Hamburg 1974, VII. Schiffsantriebsmaschinen, S. 254 ff.

65 Vgl. die Jahresberichte des Direktors 1903 ff. in den VSB der entsprechenden Jahre.

Was die Zahl der Schüler anging — von Studenten sprach man damals nicht —, so war man bei der Planung davon ausgegangen, daß nach ca. zwei Jahren der Ausbau abgeschlossen und eine Schülerzahl von etwa 700 zu erwarten sei, eine Kalkulation, die die Handelskammer für zu optimistisch hielt⁶⁶ — zu Recht, wie sich herausstellte. Tatsächlich wurde die genannte Zahl erst kurz nach der Jahrhundertwende erreicht. Bei der Eröffnung des Technikums im Herbst 1894 mit der Baugewerkschule waren 105 Schüler vorhanden; nach Einrichtung aller vier Abteilungen stieg die Zahl im Winterhalbjahr 1895/96 auf 236. Der stärkste Besuch in der Zeit des Kaiserreichs wurde im Jahre 1909 mit der Zahl 1012 erreicht (einschließlich Gasmesterschule). Am meisten nachgefragt war auch später immer die Bauabteilung, im Winter von etwa doppelt so vielen Kandidaten wie im Sommer, wenn viele Schüler auf dem Bau arbeiteten.

Während sich also die Vermutung der Gründer, an der Abteilung A werde ein großer Andrang herrschen — auch deshalb, weil die bestehenden Ausbildungskapazitäten im Reich allgemein zu gering waren — als richtig erwies und die zugrunde gelegte Zahl von 180 sogar bald übertroffen wurde, stellte sich heraus, daß sich Behörde und Direktor bei der Zahl der Schiffbauschüler total verschätzt hatten. Gerechnet hatte man mit 240 Schülern, tatsächlich betrug die höchste Zahl, die überhaupt bis 1918 erreicht wurde, 165. Bei der Eröffnung der Schiffbauschule im Jahre 1895 waren es sogar nur drei junge Männer, die eine Qualifikation als Techniker erwerben wollten. Das ist eigentlich erstaunlich angesichts der Tatsache, daß sich in Bremen der Schiffbau zu dieser Zeit zu einem starken Wirtschaftsfaktor entwickelte⁶⁷. Offensichtlich war aber damals eine handwerkliche bzw. eine Facharbeiterqualifikation noch völlig ausreichend, um Schiffe zu bauen, der Bedarf an theoretischen Technikenkenntnissen daher gering. Im übrigen gibt es auch Hinweise darauf, daß die großen Werften um die Jahrhundertwende Ingenieure bzw. Techniker aus dem Ausland beschäftigten⁶⁸.

Bei den Seemaschinisten dagegen wurde die erhoffte Zahl von 100 Schülern erreicht, wenn auch nicht so rasch wie erwartet (die Höchstzahl betrug 173 im Jahre 1909). Die Leitung des Maschinenbereichs an Bord eines großen Überseedampfers konnte eben zu der Zeit nur noch jemand übernehmen, der über technikwissenschaftliche Kenntnisse verfügte. Die Anforderungen auf diesem Gebiet stiegen weiter; so ist es wohl kein Zufall, daß allein

66 BBT v. 6.7.1894, VSB 1894, S. 464. Hier finden sich die prognostizierten Zahlen für alle Abteilungen. Die skeptische Einschätzung der Handelskammer geht aus dem in Anm. 63 genannten Schreiben des Präses v. 23.6.1894 hervor.

67 Vgl. hierzu Peter Kuckuk, Die AG „Weser“. Teil I: Bis 1914, Bremen 1987. Die Belegschaft dieser Werft stieg zwischen 1895 und 1907 von 1500 auf 4000, ebd., S. 46. Angaben über die Struktur der Belegschaft im Hinblick auf Techniker- oder Ingenieurqualifikationen macht Kuckuk nicht. Auch Hartmut Roder, Der Bremer Vulkan, Bremen 1987 („Am Vorabend des Ersten Weltkrieges zählte der Bremer Vulkan zu den führenden Großwerften des Deutschen Reichs“, S. 44), äußert sich nicht zu der Frage einer höheren technischen Qualifikation von Belegschaftsmitgliedern.

68 Auf dem Bremer Vulkan waren im Jahre 1900 beispielsweise drei dänische Ingenieure beschäftigt.

in dieser Fachrichtung der Titel Ingenieur schon vor dem Ersten Weltkrieg auftaucht. Ab 1910 bildete das Bremer Technikum Schiffsingenieure aus, was auch etwas mit den Veränderungen reichsgesetzlicher Bestimmungen zu tun hatte⁶⁹. Die begehrte Bezeichnung Ingenieur bzw. Ingenieurtätigkeit wurde in Bezug auf die Absolventen der übrigen Abteilungen erst in den 20er Jahren verwandt⁷⁰.

Die Schüler der vier Hauptabteilungen waren nach Alter, Vorbildung und Praxiserfahrung höchst unterschiedlich zusammengesetzt. Alle, ob Jugendlicher — als Eintrittsqualifikation genügten acht Jahre Volksschule mit gutem Abschluß und ein Jahr Praxis — oder erwachsener Maurergeselle mit mehreren Jahren Berufserfahrung, wurden von ihren Lehrern mit väterlicher Strenge durch ein straff organisiertes, umfangreiches Lehrprogramm geführt, das sich über mehr als 40 Wochenstunden erstreckte. Die Beherrschung dieses Stoffes mußte nach jedem Halbjahr in einer Versetzungsprüfung nachgewiesen werden, über die ein Versetzungszeugnis ausgestellt wurde. Die Schüler waren motiviert und diszipliniert, so daß Direktor Lange in seinem ersten Jahresbericht zufrieden feststellen konnte: „Der Geist der Schüler war ein sehr guter; Fleiß und Betragen ließen nichts zu wünschen übrig.“ Lange erwähnte auch lobend, daß die Schüler abends nach Schluß des Unterrichts „mit großem Eifer“ Zeichnungen auszögen und man deshalb die Lehrsäle bis 22.00 Uhr geöffnet halte. Die zahlreichen älteren Schüler (zwischen 20 und 35 Jahre alt) sorgten dabei „für geregelte Aufsicht“⁷¹.

Was die regionale Herkunft der Schülerschaft angeht, so kam gut die Hälfte aus dem bremischen Staatsgebiet, die übrigen kamen aus anderen Bundesstaaten, die meisten wohl aus dem preußischen Umland⁷², wenige reisten aus entfernteren Gegenden an. Nur unter den Besuchern der angegliederten Gasmeisterschule fällt auf, daß sie aus allen Teilen des Reiches kamen, was mit den geschäftlichen Aktivitäten der Firma Francke zu tun hatte.

69 Die Anforderungen an die leitenden Maschinisten auf großen Überseedampfern wurden durch Reichsgesetz 1910 erhöht. Für ihre Ausbildung reichte nicht mehr die eines Maschinisten I. Klasse; es wurde eine Zusatzausbildung erforderlich, mit deren Abschlußprüfung der Titel Schiffsingenieur verliehen wurde. Damit wurde reichsweit als allgemein verbindlich eingeführt, was am Bremer Technikum schon 1895 durch die Einführung der „Lloydklasse“ eingeleitet worden war. Vgl. hierzu Jahresbericht des Direktors 1909, VSB 1909, S. 682 f.

70 Hierzu die Eingaben des Interessenverbandes „Bund von Absolventen staatlicher höherer Fachschulen“, StAB 3-T.6. Nr. 48. Dieser Verband verlangte nach dem Ersten Weltkrieg die Verleihung des Titels Ingenieur für alle Absolventen Technischer Staatslehranstalten auf der Ebene unterhalb der Technischen Hochschulen. Er wies dabei u. a. auf die Praxis der Technischen Staatslehranstalten zu Bremen hin (so nannte sich das Technikum ab 1912), in einer Bescheinigung den erfolgreichen Kandidaten zu testieren, daß sie die erforderlichen Kenntnisse „zur Ausübung praktischer Ingenieurtätigkeit nachgewiesen“ hätten. Schreiben v. 3.6.1921 und Muster einer solchen Bescheinigung in der genannten Akte.

71 Jahresbericht 1896, VSB 1896, S. 446 u. 454.

72 Die Herkunftsorte der Schüler werden in den Jahresberichten des Direktors in den Namenslisten der Abgangsprüfungen genannt. Vgl. VSB für die entsprechenden Jahre.

Das Lehrerkollegium stieg von anfänglich sechzehn auf fünfundzwanzig Oberlehrer, d.h. Lehrer mit Hochschulqualifikation, an. Hinzu kam noch eine wechselnde Zahl von „Hilfslehrern“, Praktikern aus Handwerk und Industrie oder Lehrern von anderen bremischen Schulen. Die beamteten Lehrer des Technikums waren alle Neubremer; sie gehörten zu jenen regional und sozial mobilen Angehörigen der Technischen Intelligenz, die einen wichtigen Faktor in der Ära der Industrialisierung Deutschlands darstellten.

5. Zum Charakter des Technikums als technischer Mittelschule

Im folgenden soll etwas intensiver, als bisher geschehen, auf den Charakter der neuen Ausbildungsstätte eingegangen werden; es herrschte nämlich damals auf dem Gebiet des gewerblich-technischen Unterrichtswesens eine große Begriffsvielfalt, um nicht zu sagen Begriffsverwirrung. Sicher ist, daß es sich hier um die Vorläufereinrichtung der 1971 so benannten Hochschule für Technik handelt, die 1982 als größter Bestandteil in die neugegründete Hochschule Bremen einging. Als stadtbremische Fachhochschule gehört die Hochschule Bremen neben den anderen Hochschulen des Landes Bremen zum tertiären Bildungsbereich und untersteht damit dem Ressort Wissenschaft und Kunst. Bis 1971 haben wir es mit einer Fachschule zu tun, für die der Schulsenator zuständig war. — Doch zurück ins 19. Jahrhundert!

Der von der Handelskammer in die Diskussion eingebrachte Begriff Technikum wurde in der Folgezeit von Senat und Bürgerschaft übernommen. Was aber genau darunter zu verstehen war, schien zumindest einigen Bürgerschaftsabgeordneten unklar zu sein. Im November 1891 wurde im Parlament der Antrag gestellt, statt der Bezeichnung Technikum doch lieber das Wort Gewerbeschule zu benutzen, da „ein deutsches Wort besser als ein Fremdwort“ sei. Der Abgeordnete Bergfeld, „an sich ein Feind nichtdeutscher Wörter“, wie er versicherte, plädierte in diesem Fall für die Verwendung des Fremdwortes, da mit der Bezeichnung Technikum in der Allgemeinheit ganz bestimmte Vorstellungen verbunden würden, die diese Schulart „von der höchsten Stufe, dem Polytechnikum und andern Schularten“ abgrenze. Die Schüler wüßten, was sie erwarte. Bergfeld berief sich bei dieser Erläuterung auf Oberbaudirektor Franzius, der als Kenner des technischen Ausbildungswesens galt⁷³.

Offenbar war dem Antragsteller nicht klar, daß die geplante Einrichtung mehr sein sollte als eine bloße Gewerbeschule. Diese war nämlich eine Einrichtung, die von männlichen Lehrlingen und Gesellen zur Verbesserung ihrer beruflichen Kenntnisse für eine begrenzte Anzahl von Stunden pro Woche auf freiwilliger Grundlage besucht wurde. Daß eine Gewerbeschule in der Tat etwas anderes war als z.B. die Baugewerkschule, die als Bestandteil des neuen Bremer Technikums vorgesehen war, geht schon daraus hervor,

73 VBB 23.11.1892. Der Name Technikum wurde häufig auch für private technische Lehranstalten verwandt, vgl. Ztschr. d. VDI, Nr. 40, 1904, S. 1494.

daß Walter Lange in Lübeck, wie erwähnt, geplant hatte, eine selbständige Baugewerkschule neben der dortigen Gewerbeschule, deren Leiter er gewesen war, zu gründen und damit auch deren Status anzuheben⁷⁴. Der Typ der Gewerbeschule entsprach also weitgehend unserer heutigen Berufsschule. Das Technikum aber war etwas anderes.

An dieser Stelle müssen einige Hinweise auf das gewerbliche Schulwesen, wie es in Bremen um 1900 bestand, geliefert werden. In der Hansestadt gab es seit 1886 eine städtische gewerbliche Fortbildungsschule, die Vorläuferin der heutigen Berufsschule, die aus der seit 1825 bestehenden „Zeichenschule für angehende Künstler und Handwerker“ hervorgegangen war. Hier wurde in der Mehrzahl Handwerks-, weniger Industrielehrlingen von Lehrern im Nebenamt und Handwerksmeistern in den Abendstunden und an Sonntagvormittagen Unterricht in Rechnen, Schreiben und deutscher Sprache, Buchführung, Geometrie, Physik, Chemie und Zeichnen erteilt. Der Besuch war freiwillig. Daneben existierte eine gewerbliche Zeichenschule, die in Verbindung mit einer sogenannten Knaben-Zeichenschule für 12- bis 14jährige gezielt Unterricht in Freihand- und Zirkelzeichnen erteilte. Beide Schulen waren an verschiedenen Orten der Stadt untergebracht. 1908 zog die gewerbliche Fortbildungsschule zum Neustadtswall um⁷⁵. In den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts hatte für kurze Zeit eine private Schule ähnlichen Charakters existiert, die sich Gewerbeschule nannte, aber mangels Nachfrage wieder eingegangen war⁷⁶. An Weiterbildung und Informationsmöglichkeiten für bremische Gewerbetreibende gab es darüber hinaus das seit 1884 so bezeichnete Gewerbemuseum (eines der Vorläufer des Focke-Museums), das vorher Technische Anstalt für Gewerbetreibende geheißen hatte, auf eine Anregung des Industrie- und Gewerbevereins zurückging und von der Gewerbekammer gefördert wurde; es führte Kurse für Kunsthandwerker durch⁷⁷.

Für die gewerbliche Fortbildungsschule wurde in Bremen im Jahre 1904 eine eigene Direktorstelle geschaffen, auf die sich ein Oberlehrer des zu der Zeit schon seit zehn Jahren bestehenden Technikums, der Schiffbauingenieur Friedrich Koop, mit Erfolg bewarb. Dieser setzte schließlich 1909 durch, daß auch in Bremen für männliche gewerbliche Arbeiter die gesetzliche Pflicht zum Besuch der gewerblichen Fortbildungsschule eingeführt wurde⁷⁸. Was anderenorts unter Gewerbeschule firmierte, hieß in Bremen also gewerbliche Fortbildungsschule. Auch die Hamburger Gewerbeschule, auf die während der erwähnten Bürgerschaftsdebatte als mögliches Vorbild hingewiesen wurde, war nur eine Teilzeitschule mit Fortbildungscharakter

74 Zur Entstehung der Baugewerkschulen in Deutschland vgl. Grüner (wie Anm. 8), S. 80 ff.

75 Angaben nach D. Naupert, Geschichte der gewerblichen Schulen der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 1: 1819–1966, mschr. Ms., o. O. u. J., S. 12 ff.

76 Ebd., S. 6 f.

77 Jahresbericht der bremischen Gewerbekammer 1879/80, S. 24, u.: Die bremische Gewerbekammer 1849–1884, Bremen 1885, S. 275 u. 277.

78 Naupert (wie Anm. 75), S. 20 und 24 ff.

für Lehrlinge⁷⁹. Es herrschte also ganz offensichtlich eine gewisse Desorientierung unter den Bremer Abgeordneten über die Organisation des gewerblich-technischen Schulwesens.

Bei der Eröffnung der Anstalt sprach Senator Oelrichs von „unserem Technikum“, das „als eine Fachschule mittlerer Ordnung für Baugewerbe einerseits und Schiffs- und Maschinenbau andererseits, verbunden mit einer Seemaschinistenschule,“ entstanden sei⁸⁰. Leicht abgewandelt heißt es im ersten Jahresbericht des Direktors, Senat und Bürgerschaft hätten „eine technische Mittelschule unter dem Namen Technikum“ ins Leben gerufen⁸¹. Diese letzte Version entspricht wohl am ehesten der Fachterminologie der Zeit. Es wurde eingangs schon darauf hingewiesen, daß in den 80er und 90er Jahren unter starker Beteiligung des VDI eine Diskussion über die Notwendigkeit der Gründung technischer Mittelschulen als Zwischenstufe zwischen Technischen Hochschulen – auch Polytechnika genannt – und Werkmeister-schulen, auch als Fortbildungs- oder Gewerbeschulen bezeichnet, geführt wurde. Durch die Umwandlung der preußischen Provinzialgewerbeschulen in allgemeinbildende Oberrealschulen in den 80er Jahren „wurde eine Qualifikationslücke unterhalb der Technischen Hochschulen aufgerissen. Institutionen, die für die in der Industrie besonders begehrten mittleren technischen Qualifikationen sorgten, standen nicht mehr oder nicht in ausreichendem Maß zur Verfügung.“⁸²

Gegenstand heftiger Kontroversen waren dabei die Eingangsvoraussetzungen. Sollte man sie mit der Forderung nach dem sogenannten Einjährigen, d.h. dem erfolgreichen Abschluß der Untersekunda (10. Klasse des Gymnasiums) hoch ansetzen oder sollte man sich mit einer geringeren Vorbildung, nämlich dem Volksschulabschluß, begnügen? Die Frage der Abgrenzung der technischen Mittelschule nach unten war in der einschlägigen Diskussion, wie sie in Preußen geführt wurde, weniger eine sachbezogene als eine soziale und standespolitische. „Sie bildete im Zusammenhang mit der Technikerbewegung einen höchst neuralgischen Punkt und wurde von daher besonders ernst genommen.“⁸³ Mit Technikerbewegung sind hier die im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts zu beobachtenden systematischen Bestrebungen von organisierten Angehörigen der Technischen Intelligenz nach gesellschaftlicher Anerkennung gemeint, zu deren Wortführer sich der Verein Deutscher Ingenieure machte. Auch die Dauer der erforderlichen praktischen Vorbildung wurde unter dem Gesichtspunkt der sozialen Wirkung nach außen gesehen⁸⁴.

79 Vgl. den Artikel „Unsere Gewerbeschule“ in der Hamburger Zeitung „Pädagogische Reform“ vom 25.4.1884, StAB 2-T.5.b.4.I.e.

80 Bremer Nachrichten v. 7.11.1894.

81 1. Jahresbericht (wie Anm. 58), S. 438.

82 König (wie Anm. 3), S. 198.

83 Manegold (wie Anm. 4), S. 157.

84 War die geforderte Praxiszeit zu lang, so konnten die Absolventen leicht als „gehobene Schlosser“ angesehen werden, vgl. ebd.

In Bremen war offenbar von vornherein klar, daß man mit der Gründung der neuen Schule breite Kreise ansprechen wollte. Das läßt sich den Worten von Senator Oelrichs anlässlich der Eröffnung des Technikums entnehmen: „[Wenn] es stets als eine der ersten Aufgaben des Staates bezeichnet worden ist, die Volksschulbildung zu fördern, so darf man wohl sagen, daß es für eine Stadt wie Bremen geboten war, auch darüber hinaus dafür zu sorgen, daß die zu der erwähnten Fachbildung nötigen Anstalten hergestellt werden. In erster Linie gilt dies natürlich für unsere Bremer Söhne, aber es gilt auch für unsere ganze Umgebung.“⁸⁵ Das geht auch aus der Tatsache hervor, daß als Eingangsvoraussetzung eine gute Volksschulbildung genügte. An praktischer Vorerfahrung wurde eine mindestens einjährige Werkstattpraxis verlangt, tatsächlich konnten aber die meisten Schüler eine wesentlich längere Praxis vorweisen, denn in der Regel kamen sie erst nach beendeter Lehre, wie der Direktor im ersten Jahresbericht bemerkte⁸⁶. Auch später noch lehnten Direktor und Behörde ab, durch Anhebung des Eingangsniveaus breitere Kreise vom Besuch des Technikums auszuschließen⁸⁷. Ob das allerdings aus sozialpolitischen Erwägungen oder aus der Sorge heraus geschah, sonst nicht genügend Schüler zu bekommen, muß dahingestellt bleiben⁸⁸. Das Bremer Technikum stand keineswegs allein mit seinen niedrigen Aufnahmebedingungen. Der Direktor der technischen Mittelschule Köln z. B., der sich in der erwähnten VDI-Debatte stark engagierte, lehnte das Einjährige als Eingangsforderung als „unzweckmäßig und unsozial“ ab⁸⁹.

Bremen nahm also im uneinheitlichen Gefüge des technischen Mittel­schulwesens den unteren Rang ein; das Technikum war — jedenfalls zunächst — eine sogenannte niedere technische Mittelschule, in mancher Hinsicht praktisch noch eine Werkmeisterschule⁹⁰. Aber es wurden — wie oben schon angedeutet — die Grenzen dieser Institution schon bald deutlich. Wollte man nämlich seine Absolventen nicht nur in der Privatwirtschaft, sondern auch im mittleren technischen Staatsdienst unterbringen, wie das laut Programm beabsichtigt war, so war man auf die Anerkennung des Abschlußzeugnisses durch Preußen angewiesen, da die Hansestadt zu wenig Arbeitsplätze bot. Diese „Absegnung“ durch das größte Land des Reiches war für die technischen Schulen aller kleinen Länder geradezu lebenswichtig⁹¹. Eine besonders begehrte Anstellung außerhalb des eigenen Territoriums war die

85 Wie Anm. 80.

86 1. Jahresbericht (wie Anm. 58), S. 440.

87 Jahresbericht des Direktors 1898, VSB 1898, S. 126.

88 Die Tatsache, daß um 1890 die übergroße Mehrheit eines gesamten Schülerjahrgangs in Preußen, nämlich 93,4 %, die Volksschule besuchte, mag diesen Zweifel der Verfasserin als gerechtfertigt erscheinen lassen. Zahlenangabe nach Chr. Führ, Die preußischen Schulkonferenzen 1890 und 1900, in: P. Baumgart (Hrsg.), Bildungspolitik in Preußen zur Zeit des Kaiserreichs, Stuttgart 1980, S. 194.

89 Zit. nach Grüner (wie Anm. 8), S. 46; vgl. auch Manegold (wie Anm. 4), S. 157.

90 Zur Differenzierung in höhere und niedere technische Mittelschulen vgl. König (wie Anm. 3), S. 200 f.

91 Vgl. auch Grüner (wie Anm. 8), S. 74.

bereits erwähnte eines technischen Sekretärs bei der kaiserlichen Marine. Diese aber verlangte das Abgangszeugnis der „vollwertigen mittleren Fachschulen, für deren Besuch die Berechtigung zum einjährigen freiwilligen Militärdienst Bedingung“ war, so der Jahresbericht 1898. Eine Ausnahme bildete die Schiffbauschule. Das Technikum konnte sich also im preußischen Sinne nicht als vollwertige Anstalt betrachten; das allerdings hätte man in Bremen auch schon vorher wissen können. Um nun nicht generell durch Zugrundelegung der mittleren Reife — das war nämlich das Einjährige — die Eingangsbarriere zu erhöhen, wurde 1899, fünf Jahre nach Eröffnung, eine Vorklasse für diejenigen Schiffbau- und Maschinenbauschüler eingerichtet, die nicht das Einjährige besaßen⁹². Leider gibt es keine Hinweise in den Quellen auf das Zahlenverhältnis zwischen Volksschülern und Schülern mit dem Abschluß „Einjähriges“. In dieser Vorklasse sollte besonders im Fach Mathematik ein einheitliches Niveau erreicht werden.

Hier müssen einige kurze Anmerkungen über die Bedeutung dieses Schulabschlusses unterhalb des Abiturs eingefügt werden. Wolfdietrich Jost schreibt dazu: „Das soziale Prestige, das mit dem Einjährigen erworben wurde, kann man in seiner Bedeutung nicht hoch genug veranschlagen. Diese Berechtigung entschied über das gesellschaftliche Ansehen einer Person, sie war Grundvoraussetzung, um in der bürgerlichen Gesellschaft akzeptiert zu werden.“⁹³ Der Name geht auf eine Bestimmung der preußischen Wehrordnung von 1814 zurück, die mit diversen Abänderungen in die militärischen Richtlinien des 1871 gegründeten Reiches überging. Sie besagte, daß „junge Leute aus gebildeten Ständen“, die selbst für ihre Ausrüstung und Wohnung aufkommen konnten, nicht in der Kaserne zu wohnen brauchten und auf Wunsch nach nur einjährigem Militärdienst zur Fortsetzung ihrer beruflichen Tätigkeit beurlaubt werden konnten. Zur Erlangung dieses Privilegs mußte eine wissenschaftliche Befähigung vorgewiesen werden, die in der Regel mit der Versetzung in die gymnasiale Obersekunda (11. Klasse) erbracht war⁹⁴. Die Bedeutung dieses Schulabschlusses geht auch aus der Argumentation derjenigen VDI-Bezirke hervor, die für das Einjährige als Eingangsqualifikation für technische Mittelschulen eintraten. Es heißt in ihrer Stellungnahme: „In erster Linie ist für uns die unbestrittene Tatsache maßgebend, daß in unserem Vaterlande einem jungen Manne, welcher nicht imstande war, die Berechtigung zum Einjährigen Dienst zu erwerben, es ganz außerordentlich schwer wird, sich diejenige Stellung im Leben zu erringen, welche den von uns ins Auge gefaßten Technikern unentbehrlich ist.“⁹⁵

Können wir nun aus der Tatsache, daß sich das Bremer Technikum nicht darum bemüht hat, den Zugang im Sinne einer Art Elitebildung zu erschweren, schließen, daß man, um in der bürgerlichen Gesellschaft Bremens ak-

92 Die Technischen Staatslehranstalten in Bremen. Denkschrift zum 25jährigen Bestehen (1919), S. 3.

93 Jost (wie Anm. 46), S. 179.

94 Ebd., S. 178.

95 Zit. nach Grüner (wie Anm. 8), S. 46.

zeptiert zu werden, das angeblich so prestigeträchtige „Einjährige“ gar nicht brauchte? Hing das vielleicht damit zusammen, daß Bremen eine Stadt der Kaufleute und nicht der Gelehrten war, in der viele der führenden Männer selbst eine Lehre gemacht oder wie die mit hohem Sozialprestige ausgestatteten Kapitäne der großen Überseedampfer ganz unten angefangen hatten — eine Stadt, in der praktische Tüchtigkeit mehr zählte als formale schulische Qualifikation?

Möglicherweise erhofften sich Väter, die selbständige Gewerbetreibende waren, ohne eine theoretische Ausbildung auf einer technischen Schule gehabt zu haben, daß ihren Söhnen nach erfolgreichem Durchlaufen des Technikums das „Einjährige“ verliehen werden könne und sie so zu einem höheren gesellschaftlichen Ansehen gelangen könnten. Direktor Lange jedenfalls gab im Jahresbericht 1900 der Hoffnung Ausdruck, daß Schulen wie die seine über kurz oder lang derartige Aufstiegschancen vermitteln könnten. „Dann würden sich unseren Abiturienten [so wurden allgemein die Absolventen des Technikums bezeichnet, die Verf.], soweit sie aus Volksschulen hervorgegangen sind, auch die oben bezeichneten Laufbahnen eröffnen.“ Gemeint waren die Laufbahnen als technische Sekretäre z.B. im Eisenbahndienst und bei der Marine⁹⁶. Dieser Wunsch war aber auch 25 Jahre nach Gründung des Technikums noch nicht in Erfüllung gegangen; nur unter ganz besonderen Voraussetzungen konnte die Verleihung des Einjährigen-Privilegs erreicht werden⁹⁷.

Man kam in Bremen trotz der ausdrücklichen Absicht, breite Kreise anzusprechen, nicht umhin, außer der erwähnten Einrichtung von Vorklassen für Volksschüler noch eine weitere Anhebung des Niveaus vorzunehmen, wollte man den Absolventen nicht größere berufliche Chancen verbauen. Offenbar hatte man ursprünglich die Aufnahmefähigkeit des lokalen Arbeitsmarktes für größer gehalten. Die Ausbildung in der Maschinenbauabteilung wurde von ursprünglich drei Semestern über die erwähnte Zwischenstufe von vier Semestern schließlich durch Einführung einer Oberklasse im Jahre 1899 auf fünf Semester verlängert⁹⁸. Nachdem in dieser und in der Schiffbauabteilung der preußische Lehrplan eingeführt worden war, wurden sie 1904 nach dem Vorbild Preußens in „Höhere Maschinenbauschule“ und „Höhere Schiffbauschule“ umbenannt, wobei der Direktor betonte, „daß sie über den Charakter mittlerer Fachschulen nicht hinausgehen sollen“⁹⁹.

Es fällt auf, daß der Direktor trotz des — erzwungenen — Strebens nach Anerkennung durch Preußen, also trotz der notwendigen Anhebungen des Ausbildungsniveaus, immer wieder deutlich auf den Charakter der Schule hinwies, um keine falschen Erwartungen zu erwecken. So legte er in seinem Jahresbericht von 1897 ausführlich dar, „daß die hiesige Anstalt [. . .] ebenso wenig wie andere Anstalten ihrer Art [. . .] Ingenieure ausbildet, sondern in klarer Erkenntnis der ihr gesetzten Schranken dies der Technischen Hoch-

96 Jahresbericht des Direktors 1900, VSB 1900, S. 757.

97 Vgl. Die Technischen Staatslehranstalten (wie Anm. 92), S. 11.

98 Ebd., S. 3.

99 Jahresbericht des Direktors 1904, VSB 1904, S. 531.

schule überläßt“¹⁰⁰. Auch wenn der Begriff „Ingenieur“ zu der Zeit alles andere als gesetzlich geschützt war — das wurde bekanntlich erst in den 60er Jahren unseres Jahrhunderts erreicht —, so hatte das Berufsbild des Ingenieurs um die Jahrhundertwende ein genügend scharfes Profil, um es gegen andere Tätigkeiten abzugrenzen. Für die Ebene unterhalb des Ingenieurs, für die die Ausbildung nicht auf Technischen Hochschulen, sondern eben auf technischen Mittelschulen erfolgte, hatte sich in Deutschland die Bezeichnung „Techniker“ durchgesetzt, die auch in den Jahresberichten des Direktors häufig auftaucht. So warnte Lange „angehende Techniker“ davor, sich „überspannten Hoffnungen“ hinzugeben — Hoffnungen, die — und das bedauerte er — allzu oft von privaten technischen Lehranstalten genährt wurden, „die durch das Vorgeben, als vermöchten sie ihre Schüler zu wissenschaftlich selbständigen Ingenieuren auszubilden, ihre Klassen zu füllen verstehen“¹⁰¹. Das Bremer Technikum als staatliche Einrichtung betrachtete es dagegen als seine „Pflicht, stets offen und nachdrücklich darauf hinzuweisen, daß [es] eine Mittelschule ist“¹⁰². Dünkel oder gar Hochstapelei konnte man Direktor Lange wirklich nicht vorwerfen.

Andererseits — und hier spielt nun wieder das bereits häufiger zitierte „Einjährige“ eine Rolle — stellte er in demselben Bericht ebenso eindeutig wie selbstbewußt klar, daß die technische Mittelschule „nach Art des hiesigen Technikums“ der Ort sei, wo junge Leute, die über die Berechtigung zum einjährigen Dienst verfügten, hingehörten und nicht die Technische Hochschule, die diese häufig aus Prestigegründen bevorzugten, wo sie aber wegen des fehlenden Abiturs nur den Status von Hospitanten einnehmen konnten. Die Mittelschule liefere „eine für die Praxis ausreichende technische Ausbildung“ und öffne darüber hinaus eine Anzahl von Laufbahnen im Staatsdienst. Die Privatindustrie bevorzuge ohnehin „in den weitaus meisten Fällen den tüchtigen Praktiker“¹⁰³.

Soweit dieser Überblick über Gründung, Aufbau und Selbstverständnis des Bremer Technikums. Wenn mit diesem Aufsatz ein kleiner Einblick in ein Gebiet vermittelt werden konnte, in das das Licht lokalgeschichtlicher Forschung bisher nicht gedungen ist¹⁰⁴, so dürfte das Ziel als erreicht gelten.

100 Jahresbericht des Direktors 1897, VSB 1897, S. 368.

101 Ebd.

102 Ebd.

103 Ebd.

104 Es muß allerdings darauf hingewiesen werden, daß zum 75jährigen Jubiläum des Technikums im Jahre 1969 von dem damaligen Dozenten an der Bau- und Ingenieurschule Wulf Schaefer eine Schrift unter dem Titel „Bremen und seine Ingenieure“ herausgegeben worden ist, die zwar weit ausholt und auch nützliche Informationen liefert, aber keinen Anspruch auf Wissenschaftlichkeit erhebt.

Bremen: Hansestadt oder Unterweserstaat?

Politische Bestrebungen am Beginn der Weimarer Republik

Von Klaus Neumann

Richard Duckwitz weist in seinen Erinnerungen darauf hin, daß „nach Überwindung der turbulenten Zeit des Arbeiter- und Soldatenrats“ in Bremen „eine lebhafte öffentliche Erörterung über eine Erweiterung des Staatsgebiets aus wirtschaftlichen Erwägungen und zu Siedlungszwecken in der Presse und in Volksversammlungen“ einsetzte¹. Duckwitz zufolge bezogen sich die Pläne auf einen Zusammenschluß des „gesamten Mündungsgebietes der Weser unter bremischer Staatshoheit. Darüber hinaus wurde für eine weitgreifende Ausdehnung des Staatsgebietes oder für die Bildung einer Küstenprovinz von der Weser bzw. sogar von der Elbe bis zur Ems mit Bremen als Hauptstadt durch Vereinigung mit Oldenburg und Teilen Nordhannovers eingetreten“. Duckwitz kritisiert diese Bestrebungen, weil bei diesen — für ihn „uferlosen Plänen“ — die „eigentliche nationale Sonderaufgabe Bremens, in Verbindung mit seinen Häfen die Überseewirtschaft, den In- und Export zu pflegen“, aus den Augen verloren wurde².

Hasenkamp zeigt in seinen Ausführungen über die Haltung des Senats in der Frage der Reichsreform am Ende der 20er Jahre auf, daß eben diese Begründungsvariante herangezogen wurde, um die Selbständigkeit zu rechtfertigen³. Die Frage der Reichsreform, der Neubestimmung des verfassungs- und verwaltungspolitischen Verhältnisses zwischen Ländern und Reich und in zweiter Hinsicht der territorialen Neuordnung, hat in Bremen latente Verunsicherung hervorgerufen. Der Senat ist bei Behandlung der Angelegenheit Zurückhaltung zu üben bemüht gewesen und abzuwarten. Belastend für die Situation der Hansestadt wirkte die fortgesetzte Diskussion um die Unterweserfrage. Die ständigen Reibungen und Probleme mit den preußischen Nachbargemeinden Bremerhavens büßten „auch dadurch nichts von ihrem für Bremen bedrohlichen Charakter“ ein, daß sie aus der Sicht der Hansestadt „zu einem erheblichen Teil durch die von Wesermünde ausgehende, auf Einverleibung Bremerhavens gerichtete Agitation und durch persönliche Zuspitzung geschaffen oder doch vergrößert“ wurden⁴.

1 Richard Duckwitz, Bremen zur Zeit der Demokratie und Diktatur. Erlebte Probleme und Lösungen, Bremen o. J. (1950), S. 21.

2 Ebd., S. 22.

3 Vgl. Holger G. Hasenkamp, Die Freie Hansestadt Bremen und das Reich 1928—1933. Eine verfassungsgeschichtliche Untersuchung, Bremen 1981 (Veröff. aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen 47), S. 77, S. 83 u. S. 90.

4 Ebd., S. 79.

Während der Senat der Hansestadt am Ende der 20er Jahre „mehr als einmal offiziell und inoffiziell“ betonte, daß „Bremen sich in seinem Hafengebiet wie überhaupt in seinen politischen Grenzen saturiert“ fühlte⁵, hat man sich am Beginn der 20er Jahre nicht derart eindeutig festgelegt, wie die Ausführungen von Duckwitz nahelegen. Duckwitz zufolge ist in Bremen nach Beseitigung der Herrschaft des Arbeiter- und Soldatenrats eine öffentliche Diskussion über den territorialpolitischen Rahmen eines erweiterten selbständigen bremischen Staates ausgebrochen. Duckwitz nimmt den Arbeiter- und Soldatenrat damit zugleich von der Verfolgung derartiger Pläne aus. Diese Aussage ist insofern überraschend, als die Haltung der Räte in Bremen damit von der Entwicklung in Hamburg abgewichen wäre.

Im folgenden soll kurz auf die Erörterungen um ein Groß-Hamburg zu Beginn der Weimarer Republik eingegangen werden. Aus einem Vergleich der Haltung der Arbeiter- und Soldatenräte soll auf mögliche Ursachen für diese Disparität geschlossen werden. Im zweiten Teil der Untersuchung sollen die von Duckwitz schon bezeichnete Terminierung und inhaltliche Ausgestaltung der Überlegungen und Pläne für ein Groß-Bremen analysiert werden. Der Wahrheitsgehalt der Ausführungen von Duckwitz wird bestätigt von Hartmut Müller, der die stadtbremischen Erweiterungspläne nach der Revolution auf sozialpolitische Motive zurückführt⁶.

Hans Dieter-Loose unterscheidet zwischen zwei Motivsträngen, die er für das Aufkommen der Groß-Hamburg-Pläne verantwortlich macht⁷. Im Ursprung lagen dem Groß-Hamburg-Gedanken Überlegungen zu Fragen von Stadtentwicklung und Eingemeindung zugrunde. Die in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg diskutierten Vorstellungen wurden während des Krieges gegenüber der preußischen Regierung vom Senat der Stadt zur Geltung gebracht als die – gewissermaßen – hansestädtische Version der vielfach zu beobachtenden Suche nach innenpolitischen Varianten einer Annexionspolitik für den erhofften siegreichen Ausgang des Krieges. Den Ansatzpunkt für die Überlegungen bildete die Erwartung preußischer Gebietsgewinne im Westen. Handel, Wirtschaft und Politik erhofften sich als Kompensation die Bereitschaft Preußens zu territorialen Zugeständnissen im nahen Umfeld der Hansestadt.

Schon in den ersten Tagen nach der Revolution tauchte der Gedanke wieder auf. Die städtischen Kollegien von Altona und Wandsbek sprachen sich für die Eingemeindung nach Hamburg aus. In der öffentlichen Debatte wurden diese lokal bezogenen Ansatzpunkte schon bald durch Impulse überlagert, die aus den reichsweit einsetzenden Erörterungen um eine allgemeine territoriale Neuordnung im Reich erwachsen. Die Größenordnung der zunächst im lokalen Rahmen angesiedelten Überlegungen weitete sich unter diesen Vorzeichen bis hin zu Vorstellungen für eine hamburgische Unter-

5 J. Müllershausen, 1929, zit. nach ebd., S. 79.

6 Vgl. Hartmut Müller, Bremen und Oldenburg. Freundnachbarliches Konfliktfeld in der Neuzeit (1648–1949), in: Oldenburger Jb. 82 (1982), S. 1–32, hier S. 20.

7 Vgl. Hans-Dieter Loose, Groß-Hamburg, Hansestaat oder Republik Niedersachsen?, in: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 66 (1980), S. 95–116, hier S. 99 f.

elbelösung aus. Von Geesthacht südlich der Hansestadt bis nach Cuxhaven sollte sich das hamburgische Staatsgebiet beiderseits der Elbe erstrecken. Der Senat der Stadt, der nach seiner vorübergehenden Absetzung durch den Arbeiter- und Soldatenrat Schritt für Schritt seine Machtposition zurückerlangte, entschied sich am 31. Januar 1919 gegen die Unterelbelösung. Er beschränkte seine Groß-Hamburg-Forderung auf die Gewinnung der unmittelbaren Nachbargebiete der Stadt⁸.

Der von dem Linksradikalen Dr. Laufenberg angeführte Arbeiter- und Soldatenrat der Stadt hat sich die Groß-Hamburg-Forderung zu eigen gemacht. Er sah sich damit im Trend einer reichsweit einsetzenden Entwicklung, die für ihn auf „die Bildung wirtschaftlich geschlossener Gebiete gerichtet“ war⁹. Aus einem Vergleich der Erklärungen und Anordnungen des Hamburger Arbeiter- und Soldatenrats geht hervor, daß dieser strikt zwischen verfassungs- bzw. verwaltungspolitisch relevanten Sachverhalten und wirtschafts- und sozialpolitischen Zusammenhängen unterschied. Der Erlaß zur Einführung des allgemeinen, gleichen und geheimen Wahlrechts und die Proklamation zur Abhaltung der Bürgerschaftswahlen beschränkten sich in ihrem Zuständigkeitsrahmen ausdrücklich auf das vorhandene Hamburger Staatsgebiet¹⁰. Daneben aber wick man in einer Vielzahl von Anordnungen und Maßnahmen davon ab und griff in ständig wechselnder, unsystematischer Manier über das Gebiet der Hansestadt hinaus auf preußisches Territorium über¹¹. Vor allem wirtschaftliche, soziale und beschäftigungspolitische Fragen und politische Interessen verbanden über die Grenzen der Länder hinweg die Arbeiterschaft des Großraums Hamburg. Die Freien Gewerkschaften trugen dieser Interessenidentität der Arbeiterschaft insoweit Rechnung, als sich in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg die Kartelle von Altona, Wandsbek und Wilhelmsburg dem Ortskartell Hamburg angeschlossen hatten¹². Auf das Feld der Wirtschafts- und Sozialpolitik gerichtete Verfügungen des Arbeiter- und Soldatenrats orientierten sich an diesen Gegebenheiten. Die Einführung des Acht-Stunden-Arbeitstages und das Verbot der Heimarbeit galten auch für die umliegenden preußischen Städte und Gemeinden. Altona, Wandsbek und Wilhelmsburg wurden dem „hiesigen Wirtschaftsgebiet“ zugerechnet, wie es in der Erklärung der sozialpolitischen Abteilung des Arbeiter- und Soldatenrats zur Einführung des Acht-Stunden-Arbeitstages hieß¹³. In der sozialpolitischen Abteilung standen je

8 Vgl. ebd., S. 114.

9 Laufenberg, zit. nach ebd., S. 110.

10 Vgl. Paul Neumann, Hamburg unter der Regierung des Arbeiter- und Soldatenrats. Tätigkeitsbericht, erstattet im Auftrage der Exekutive des Arbeiter- und Soldatenrats Groß-Hamburgs, Hamburg 1919, S. 31, S. 76 f.

11 Vgl. ebd., S. 7 f., S. 18 f., S. 22 f., S. 40 f.; vgl. Fred S. Baumann, Um den Staat. Ein Beitrag zur Geschichte der Revolution in Hamburg 1918/19, Hamburg 1924, S. 55 f.

12 Vgl. Volker Ullrich, Die Hamburger Arbeiterbewegung vom Vorabend des Ersten Weltkriegs bis zur Revolution 1918/19, 2 Bde., Hamburg 1976, S. 67.

13 Zit. nach Neumann, S. 23; vgl. hierzu ebd., S. 22 f., S. 137 ff.

einem Mitglied der USPD und der Linksradikalen jeweils zwei Vertreter von MSPD und Gewerkschaften gegenüber. In dieser „wohl wichtigsten Kommission“ des Arbeiter- und Soldatenrats¹⁴ kam den Gewerkschaftsvertretern auf Grund ihrer Erfahrungen in der praktischen Arbeit die führende Rolle zu. Sie gründeten die Erklärungen des Arbeiter- und Soldatenrats auf den Geltungsbereich des Gewerkschaftskartells. Man kann deshalb mit Fug und Recht von einem „Arbeiter- und Soldatenrat für Groß-Hamburg sprechen“¹⁵.

Für analoge Gedankenspiele eines Groß-Bremen seitens des Arbeiter- und Soldatenrats gibt es keine Hinweise. Dies überrascht um so mehr, als man sich in Bremen sonst bis hin zu identischen Formulierungen die Äußerungen des Hamburger Arbeiter- und Soldatenrats zu eigen machte. Am 12. November 1918 hatte man in Hamburg den Senat abgesetzt. Zwei Tage später vollzog der Arbeiter- und Soldatenrat Bremen den gleichen Schritt nach. Der Arbeiter- und Soldatenrat übernahm die „politische Gewalt im Bremer Staatsgebiet“ vom Senat der Stadt, er erklärte Bremen zum Bestandteil einer „deutschen Volksrepublik“¹⁶. Der Hamburger Arbeiter- und Soldatenrat hatte sich des gleichen Wortlauts bedient. Der letzte Teil der Erklärung löste in der bremischen Öffentlichkeit Verunsicherung über den Status und die Zukunft des Stadtstaats aus. Der Arbeiter- und Soldatenrat reagierte umgehend mit der präzisierenden Klarstellung: „Bremen bleibt als Staat und Träger von vermögensrechtlichen Pflichten und Rechten bestehen, bis über die weitere Gestaltung des Reichs entschieden ist.“¹⁷ Einen analogen Vorbehalt hatte man auch in Hamburg gemacht¹⁸. Selbst in der Phase der ‚Sozialistischen Republik Bremen‘ beschränkten sich die politischen Maßnahmen des Arbeiter- und Soldatenrats auf das Gebiet der Hansestadt. Die Haltung der Räte in Bremen unterstreicht die Relevanz, die den von bürgerlicher Seite in Hamburg vorgebrachten Groß-Hamburg-Vorstellungen zukommt. Die Parteien der Arbeiterbewegung und die Räte in Hamburg machten sich diese Ideen zu eigen, sie lösten sich allenfalls hinsichtlich der Motive und allgemeinpolitischen Zielsetzungen davon. Die weitaus stärkere Polarisierung der Verhältnisse durch die von USPD, Linksradikalen und Kommunisten bestimmte Politik des Bremer Arbeiter- und Soldatenrats dürfte dazu beigetragen haben, daß hier eine etwaige Annäherung an Vorstellungen bürgerlicher Kreise ausgeschlossen blieb.

14 Zit. nach Ullrich, S. 643.

15 Loose, S. 99.

16 Zit. nach Peter Kuckuk, Bremer Linksradikale bzw. Kommunisten von der Militärrevolte im November 1918 bis zum Kapp-Putsch in der Hansestadt und in den Richtungskämpfen innerhalb der KPD, 3 Bde., Hamburg 1970, hier Bd. 1, S. 11.

17 Bekanntmachung des Bremer Arbeiter- und Soldatenrats, die am 15. 11. dem gemeinschaftlichen Ausschuß der Räte im Entwurf vorlag und am 16. 11. in den Bremer Nachrichten (im folgenden: BN) veröffentlicht wurde. Protokolle des gemeinschaftlichen Ausschusses, 15. 11. 1918, Staatsarchiv Bremen (im folgenden: StAB), 3-R.9. Nr. 1

18 Vgl. Baumann, S. 44.

Es gibt nur einen Vorfall, der sich als Versuch des Ausgreifens der Bremer Räte über den Radius der Hansestadt hinaus interpretieren ließe. Am 8. Januar 1919 besetzte ein kleiner bewaffneter Trupp Linksradikaler aus Bremen öffentliche Gebäude, wie Rathaus, Post und Bahnhof, in der vor den Toren der Hansestadt liegenden oldenburgischen Stadt Delmenhorst. Der zweite Bürgermeister und Mitglieder des Magistrats wurden von ihnen verhaftet. Oppositionelle Kräfte im Soldatenrat Delmenhorsts waren der Auslöser gewesen. Der Arbeiter- und Soldatenrat der Stadt wurde, wie in vielen Kleinstädten, von MSPD und Gewerkschaften getragen. Die Resonanz auf den Handstreich war abwartend bis offen ablehnend. Schon einen Tag später mußte sich die Gruppe infolge der vom Delmenhorster Volks- und Soldatenrat eingeleiteten Gegenbewegung zurückziehen. Den Einwohnern Delmenhorsts gegenüber begründete man den Versuch der politischen Einbeziehung mit dem Ziel, eine Angleichung der Löhne an das Bremer Niveau zu gewährleisten. Indem man materielle Interessen in den Vordergrund rückte, hoffte man Sympathie zu wecken für das Ziel des Unternehmens¹⁹. Den Hintergrund für die Vorgänge in Delmenhorst bildeten zweifellos die Planungen für die ‚Sozialistische Republik‘. Diese bewogen vermutlich erst, dem Ruf nach Delmenhorst Folge zu leisten und zu versuchen, der Räterepublik „ein Hinterland“ anzugliedern²⁰. Andererseits hinterlassen die Ereignisse den Eindruck, daß das Vorgehen ungeplant vonstatten ging. Der Handstreich vermittelt das Bild eines von untergeordneten Instanzen eigenmächtig in Szene gesetzten Schrittes. Ihn als gezielt herbeigeführten Versuch des Arbeiter- und Soldatenrats zur Ausdehnung des Bremer Staatsgebiets zu werten, verbietet sich daher.

Es hat in Kreisen des Bremer Arbeiter- und Soldatenrats aber durchaus Überlegungen für eine Änderung der Verwaltungs- und Ländergrenzen in Nordwestdeutschland gegeben. Dies bestätigt die ‚Neue Hamburger Zeitung‘ vom 27. Dezember 1918, wonach in Bremen „immer noch an einen Zusammenschluß Niedersachsens einschließlich Schleswig-Holstein zu einem großen unabhängigen Freistaat gedacht“ würde²¹.

Wollte man tatsächlich ein derartiges Gebilde schaffen, mußte man über Bremen hinaus im nordwestdeutschen Raum über diese Vorstellungen unterrichtet sein. Insofern kommt den Vorgängen um die Absetzung des Stader Regierungspräsidenten Grashoff am 20. November 1918 eine besondere Bedeu-

19 Vgl. zu den Vorgängen in Delmenhorst bei Wolfgang Günther, Die Revolution von 1918/19 in Oldenburg, Oldenburg 1979, S. 97 f., S. 115, S. 155 f.; vgl. Herbert Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 3, Bremen in der Weimarer Republik 1918–1933, Hamburg 1983, S. 54; vgl. Nachrichten für Stadt und Land, Oldenburg, 9., 10. u. 11. 1. 1919; die Begründung, die man lieferte, läßt zweifeln, ob es bei dem Handstreich nur auf die Mobilisierung der Massen gegen die Reichsregierung ankam, wie Schwarzwälder annimmt.

20 Günther, S. 155.

21 Neue Hamburger Zeitung, Nr. 653 B, 27. 12. 1918, Staatsarchiv Stade (im folgenden: StAS), Rep. 80 P, Nr. 698; vgl. auch Oldenburgische Volkszeitung, Vechta, Nr. 300, 29. 12. 1918.

tung zu. Eine Delegation des Arbeiter- und Soldatenrats der hamburgischen Exklave Cuxhaven vollzog diesen Schritt gegenüber dem regional höchsten Repräsentanten des preußischen Staates im Hinblick darauf, „daß durch die vereinigten Arbeiter- und Soldatenräte Oldenburg, Ostfriesland, Bremen, Regierungsbezirk Stade, Harburg, Hamburg und Schleswig-Holstein eine neue Republik oder Reichsregierung mit Regierungssitz in Hamburg gebildet sei“. Der „Regierungsbezirk Stade sei aus dem preußischen Staatsverbande ausgeschieden“²². Fast gleichlautend zu diesem Schreiben des Oberpräsidenten in Hannover an die Reichsregierung meldete es am nachfolgenden Tag, dem 22. November 1918, auch die Berliner ‚Deutsche Allgemeine Zeitung‘. Loose schränkt den Adressat der Zeitungsmeldung auf Hamburg ein. Er interpretiert die Darstellung der als „offiziöses Blatt der deutschen Regierung“ geltenden Zeitung als Warnung an die Adresse der Hansestadt vor separatistischen Tendenzen²³. Nachweisbare Kontakte von Hamburger Rätevertretern zu englischen Stellen gelten ihm hierbei als Bestätigung. Die Aktivitäten des Cuxhavener Arbeiter- und Soldatenrats stehen für ihn hingegen in keinem Zusammenhang mit den erörterten Plänen²⁴.

Demgegenüber muß hervorgehoben werden, daß politisch interessierte Soldaten der Garnison Cuxhaven seit den Kriegsjahren Kontakte zu Bremer Linksradiكالen unterhielten. Gegen Ende des Krieges kam es in Cuxhaven zur Spaltung der politischen Arbeiterbewegung und Gründung einer lokalen USPD-Gruppe²⁵. Die engen Beziehungen zwischen den Räten in Cuxhaven und Bremen wurden darüber hinaus durch die Nachahmung signifikant, die die Ausrufung der ‚Sozialistischen Republik Bremen‘ in Cuxhaven fand.

In der Rätebewegung der Küstenstadt war die MSPD, die bis zu den Reichstagswahlen von 1912 die führende Oppositionspartei darstellte, zunächst nicht präsent. Zu den rund 15 000 Einwohnern kam 1918 noch eine gleich große Anzahl Militärpersonen hinzu. Man darf vermuten, daß diese in der Mehrzahl weder besondere parteipolitische noch spezifische landschaftliche Beziehungen zu ihrem Standort besaßen bzw. entwickelt hatten. Am 5. November hatte sich in Cuxhaven die Gründung des Arbeiter- und Soldatenrats vollzogen. Zur Sicherung der Machtverhältnisse wurde der Kommandant des Stützpunkts abgesetzt und — wie die Offiziere — später unter Hausarrest gestellt. Zur Kontrolle der Verkehrsverbindungen nach Hamburg und Bremerhaven riegelten Matrosen am 6. November 1918 die Zufahrtsstraßen ab, kontrollierten den Bahnhof der benachbarten preußischen Kleinstadt Otterndorf, besetzten dort das Postamt zur Zensur von Post und Telegraphie und

22 Der Oberpräsident Hannover — in Weiterleitung des Berichts des Regierungspräsidenten in Stade vom 20. 11. 1918 — an Reichskanzler und Ministerium des Innern, 21. 11. 1918, Hauptstaatsarchiv Hannover (im folgenden: HStAH), Hann Des 122 a, VIII 2 g.

23 Loose, S. 105, vgl. hierzu ebd., S. 105 ff.

24 Vgl. ebd., S. 108, Anm. 59.

25 Vgl. Johann Lüken, Revolutionäre Strömungen und Ereignisse in Cuxhaven vom November 1918 bis Februar 1919, in: Jb. der Männer vom Morgenstern 53 (1973), S. 135—182, hier S. 138.

übernahmen in Cuxhaven die Polizeigewalt. Die Umwälzung in der Stadt Cuxhaven, mit dem sie umgebenden Landgebiet verwaltungspolitisch im Amt Ritzebüttel zusammengefaßt und politisch zu Hamburg gehörend, beinhaltete von Beginn an den Übergriff auf preußisches Gebiet.

Nach Konsolidierung der Verhältnisse in Cuxhaven zugunsten des Arbeiter- und Soldatenrats richtete sich das Interesse auf den Regierungspräsidenten in Stade. Verärgerung über landrätliche Anordnungen wie prinzipiell dessen Stellung als Repräsentant der tradierten Ordnung machten ihn zum Angriffspunkt. Die Überlegungen für eine nordwestdeutsche Republik der Räte gaben Veranlassung, gegen ihn vorzugehen und ihn für abgesetzt zu erklären. Die Nachrichten aus Bayern über die Ausrufung der Räterepublik hatten am 11. November den Ansatzpunkt geliefert, daß man sich im Arbeiter- und Soldatenrat Cuxhaven mit dem Gedanken trug, die Selbständigkeit auszurufen²⁶. Die Verfolgung dieser Sonderpläne für Cuxhaven wurde offensichtlich zugunsten der Überlegungen aufgegeben, die Standorte der Rätebewegung in Nordwestdeutschland zusammenzufassen. Die Überwindung der tradierten Ordnung schloß für den Arbeiter- und Soldatenrat das Infragestellen und den Neuaufbau der territorialen Verhältnisse ein. Die exponierte Lage der Stadt und des Amts Ritzebüttel als hamburgische Exklave, die von ihrer wirtschaftlichen Struktur her wie den sozialen Verhältnissen dem sie umgebenden preußischen Umland glich, bildete eine grundlegende Voraussetzung für die einsetzende Beschäftigung mit diesem Problemkomplex. Auch wollte man sich aus der politischen Abhängigkeit von Hamburg lösen. Die stark von der Marine geprägte Rätebewegung Cuxhavens, der es an Verbundenheit zur lokalen verwaltungspolitischen Tradition mangelte, hat diese Tendenz ohne Zweifel begünstigt.

Das gegen den Regierungspräsidenten in Stade sich richtende Vorgehen muß im — allerdings vorschnellen — Vorgriff auf das Vorhaben der verwaltungspolitischen Zusammenfassung der Rätestandorte gesehen werden. Die Überlegungen zielten auf eine Küstenrepublik bzw. norddeutsche Reichsprovinz, sie schlossen demnach die Möglichkeit der Loslösung vom Reich ein. Gleichermäßen zogen sie eine Neuaufteilung des Deutschen Reichs ins Kalkül. Die Vorgänge in Stade werden ansatzweise erhellt durch Ausführungen des führenden Bremer Soldatenratsmitglieds Albert Meyer. Meyer stammte aus dem oldenburgischen Delmenhorst, war Friseur von Beruf und hatte als Sanitätssoldat gedient²⁷. Ihm galt die Bildung der sog. ‚Republik Oldenburg/Ostfriesland‘ in Wilhelmshaven als Indiz für eine Entwicklungstendenz, die auf der Konferenz der nordwestdeutschen Räte am 24. November 1918 in Bremen ihre Konkretion finden sollte. „Da werde man sich zusammenschließen und sich konstituieren als eigener Verwaltungskörper.“²⁸ Daß gerade er, der aus der unmittelbaren Nachbarschaft Bremens stammte, dem Gedanken der Zusammenführung der Rätestandorte anhing, dürfte

26 Ebd., S. 164.

27 Vgl. Schwarzwälder, Bd. 3, S. 63.

28 Meyer, Protokoll der 2. Sitzung des Arbeiter- und Soldatenrats Bremen, 19. 11. 1918, StAB, 3.-R.9. Nr. 3; vgl. BN, 20. 11. 1918.

auch vor dem Hintergrund der politischen Grenzen zu sehen sein, die seine Heimatstadt von dem unweit entfernten Bremen trennten. Der Stader Regierungspräsident Grashoff zog nach seiner Absetzung Erkundigungen ein. In Wiederholung seines Berichts vom 24. November teilte er mit, daß sein bevollmächtigter Vertreter in Hamburg an zuständiger Stelle erfahren hatte, daß von der „Bildung einer Republik ‚Nordwestdeutschland‘ noch nicht die Rede sei“. Eine definitive Stellungnahme sollte nach den ihm vorliegenden Informationen „heute in Bremen“ zu erwarten sein, wo „darüber beschlossen werden soll“²⁹. Grashoffs Aussagen decken sich mit Berichten in der Hamburger Presse vom 23. und 24. November 1918. Die Ausführungen machen in Verbindung mit den Bekundungen Meyers deutlich, daß es sich dabei, anders als Loose es im Blick auf die Pressemeldungen annimmt, nicht um journalistische Spekulationen handelte. Gleichwohl ergibt sich, daß bei dem Zusammentreffen in Bremen am 24. November ein in diese Richtung gehender Beschluß nicht gefaßt wurde. Die Protokolle geben keinen Hinweis, daß dieser Problembereich zur Sprache gekommen ist³⁰.

Die Vermutung erscheint angebracht, daß die Frage der Stellung zur Nationalversammlung, die die Erörterungen der Konferenz thematisch bestimmte, die noch vagen Vorstellungen eines Zusammenschlusses von der Tagesordnung verdrängt hat. Mit 81 : 20 stellte sich die Konferenz hinter die Idee der Einberufung einer Nationalversammlung. Sie knüpfte den Entscheid aber an politische Voraussetzungen. Die Nationalversammlung sollte erst nach Abschluß der Demobilisierung tagen, in der Zwischenzeit sollte ein Delegiertentag der Arbeiter- und Soldatenräte zusammentreten. Die Konferenz bewegte sich damit auf der von der Berliner Führung der USPD vorgezeichneten Linie, insoweit einer Konsolidierung der durch die Revolution geschaffenen Machtverhältnisse Priorität eingeräumt wurde³¹. Die Bremer USPD war auf diese Linie eingeschwenkt, nachdem sie einige Tage zuvor noch in Übereinstimmung mit den Linksradiakalen und Kommunisten die Nationalversammlung grundsätzlich abgelehnt hatte³².

29 Regierungspräsident Stade an das Ministerium des Innern, 13. 12. 1918, HStAH, Hann Des 122 a, VIII 2 g; in der Oldenburgischen Volkszeitung vom 29.11.1918 hieß es rückblickend: „[. . .] die Vertreterversammlung der Arbeiter- und Soldatenräte Nordwestdeutschlands sollte doch eigentlich eine Art Parlament für den Bezirk konstituieren“; vgl. ähnlich Nachrichten für Stadt und Land, Nr. 323, 25. 11. 1918.

30 Vgl. Protokoll der 4. Sitzung des Arbeiter- und Soldatenrats Bremen, 24. 11. 1918 (zugleich Konferenz der Arbeiter- und Soldatenräte Nordwestdeutschlands), StAB, 3.-R.9. Nr. 3; vgl. auch Loose, S. 105 f.; die Einladung zu der Konferenz war vom Ausschuß für Auswärtige Angelegenheiten des Bremer Arbeiter- und Soldatenrats ausgegangen. Die Tagesordnung schlug „allgemein und verschwommen“, so Kuckuk, „die Festsetzung allgemeiner Richtlinien“ vor. Kuckuk, Bd. 1, S. 52, Anm. 20.

31 Vgl. Eberhard Kolb, Die Arbeiterräte in der deutschen Innenpolitik 1918/19, Düsseldorf 1962, ND Frankfurt/Berlin/Wien 1978, S. 130; vgl. Reinhard Rürup, Entstehung und Grundlagen der Weimarer Verfassung, in: Eberhard Kolb (Hrsg.), Vom Kaiserreich zur Weimarer Republik, Köln 1972, S. 218–243, hier S. 221.

32 Vgl. Kuckuk, Bd. 1, S. 51 f.

Die Frage der nordwestdeutschen Küstenrepublik kann als entwicklungsbedingter Schritt der Auseinandersetzung um die Haltung zur Nationalversammlung und, in Fortführung, zur Legitimation der Reichsregierung der Volksbeauftragten gesehen werden. Die Erklärung des Soldatenratsmitglieds Meyer vom 19. November 1918 zielte gegen die Reichsregierung. Zu einem Zeitpunkt, da in Berlin die Auseinandersetzung um die Haltung zur Nationalversammlung zwischen Volksbeauftragten und Revolutionären Obleuten als den beiden Antipoden im Gange war, glaubten radikale Kräfte bei den Räten in Bremen, die Stellung der Volksbeauftragten hinsichtlich ihrer Legitimation gegenüber den Arbeiter- und Soldatenräten in Zweifel ziehen zu müssen. Die Reichsregierung gründete sich für Meyer auf „rein örtliche Verhältnisse“, die nicht dem Anspruch genügten, eine nationale Führungsfunktion einzunehmen. Vielmehr müßte sich die Reichsregierung „ihre Autorität erst bei den Arbeiter- und Soldatenräten holen“³³. Aus dieser Frontstellung gegen die Reichsregierung werden auch die Formulierungen in der dem Regierungspräsidenten in Stade vorgelegten Deklaration verständlich.

Dennoch kann dies als hinreichende Erklärung für die Absichten der Räte nicht genügen. Loose weist zu Recht darauf hin, daß die unterschiedliche politische Ausrichtung der Räte einen programmatischen Konsens mit derart weitreichenden Folgen nicht erwarten ließ. Für die Hamburger Räte stand die Frage der Lebensmittelversorgung im Mittelpunkt, wie sie es auch den englischen Kontaktpersonen gegenüber zum Ausdruck brachten. Daneben dürften die in bürgerlichen Kreisen entwickelten Vorstellungen einer politischen Zusammenfassung Nordwestdeutschlands als ‚Niedersachsen‘ die Haltung der Räte inspiriert haben.

Auf der Konferenz der nordwestdeutschen Räte am 5. Dezember 1918 in Bremen kam es zu einer Übereinkunft über eine überregionale Kooperation der Räte. Einstimmig verabschiedete man eine Resolution, wonach die Arbeiter- und Soldatenräte Nordwestdeutschlands „geschlossen zueinander stehen“ und sich „gegenseitig jede Unterstützung geben, falls es gilt, die Revolution nach rechts oder links zu verteidigen“³⁴. Dem Polizeibericht über die Versammlung zufolge verhandelte der Bremer Soldatenratsvorsitzende Ecks vor der Konferenz mit Vertretern aus Hamburg und Hannover über die Angelegenheit. Die Initiative für die Waffengemeinschaft ging demzufolge von den Gästen aus. Ecks versicherte im nachhinein ausdrücklich, daß der Beschluß rein militärischen Aspekten gelte³⁵. Ecks wollte damit offensichtlich dem Mißverständnis entgegenwirken, der Beschluß stünde im Zusammenhang mit der den Räten nachgesagten Absicht, zu einer verwaltungspolitischen Zusammenfassung Nordwestdeutschlands zu gelangen.

Der Arbeiter- und Soldatenrat Bremen trat mit seinem Beschluß vom 22. Dezember 1918 im Prinzip von der Entscheidung der Rätekonferenz zurück.

33 Protokoll des Arbeiter- und Soldatenrats Bremen, 19. 11. 1918, s. o. Anm. 28.

34 Polizeibericht 5. 12. 1918, StAB, 4, 65-540.

35 Vgl. Nachrichten für Stadt und Land, Oldenburg, Nr. 341, 13. 12. 1918; vgl. Kuckuk, Bd. 1, S. 46.

In Bremen sollten ab sofort alle Arbeiter bewaffnet werden. Die Aufgabe der militärischen Verteidigung der Revolution sollte nicht allein den Soldatenräten überlassen bleiben. Diese Forderung war bereits seit den ersten Tagen der Revolution von Linksradikalen und Kommunisten erhoben worden. Der Soldatenrat hatte sich ihr zunächst entgegengestellt, war aber immer mehr in die Defensive gedrängt worden³⁶. Vor allem stand nun die Rückkehr des Infanterie-Regiments Nr. 75 bevor, das rund 600 bewaffnete Soldaten umfaßte, die von der Front kamen.

Die Frage der militärischen Zusammenarbeit ist in Abwandlung der Idee der verwaltungspolitischen Zusammenfassung von den Räten in Hamburg und Hannover ins Spiel gebracht worden. Damit war eine Antwort auf das bei Teilen des Bremer Soldatenrats vorhandene Bedürfnis zum Zusammenschluß geliefert. Die Grenzen der Einzelstaaten ließ diese Übereinkunft unberührt. Nach Aussage der ‚Neuen Hamburger Zeitung‘ vom 27. Dezember 1918 ist in Kreisen des Bremer Arbeiter- und Soldatenrats weiter an eine alternative, von den Räten getragene Verwaltungsordnung gedacht worden. Auch wenn diese Haltung für den Bremer Arbeiter- und Soldatenrat weder repräsentativ noch politisch mehrheitsfähig gewesen ist, gab nicht nur der Bruch des Militärhilfeversprechens Veranlassung für das Wiederauf- bzw. Fortleben dieses Gedankens. Der Zeitungsmeldung war am 23. Dezember 1918 der Beschluß des Bremer Arbeiter- und Soldatenrats vorausgegangen, die Entscheidung des Ersten Rätekongresses für die Einberufung einer deutschen Nationalversammlung zu mißbilligen und für sich als nicht gültig zu erklären³⁷. Entziehen konnte man sich der politischen Entwicklung im Reich in Bremen nicht. Die Nachricht in der ‚Neuen Hamburger Zeitung‘ drückt insofern auch mehr die Ohnmacht aus, aus der heraus in Bremer Rätekreisen phasenweise offenbar weiter nach Alternativen gesucht wurde, um der ihnen mißliebigen Entwicklung im Reich zu entgehen oder ihr entgegenzuwirken. Mit der Proklamation der ‚Sozialistischen Republik Bremen‘ als Unterstützung für den Spartakusaufstand in Berlin fand man einen nur scheinbaren politischen Ausweg in der Beschränkung auf den eigenen Herrschaftsbereich.

Für die Bereitschaft, sich der Frage einer verwaltungspolitischen bzw. territorialen Neuordnung zuzuwenden, erscheinen zwei politische Grundmuster signifikant. Die Affinität hierzu in Rätestandorten mit einem hohen Anteil an Militärangehörigen, wie dies für Cuxhaven und Wilhelmshaven gilt, bezeichnet den einen wesentlichen Faktor. In seiner Untersuchung über die Revolution im Land Oldenburg kontrastiert Wolfgang Günther idealtypisch zwei Gruppen. Auf der einen Seite sieht er die seit Jahren im Lande politisch Aktiven, die praktisch-politische Erfahrungen besitzen und mit dem Land und seinen Bewohnern vertraut sind. Sie agieren in Übereinstimmung mit den historisch-politischen Traditionen des Landes und den soziokulturellen und landschaftlich gebundenen Interessen und Bedürfnissen seiner Bewohner.

36 Vgl. Wilhelm Breves (Hrsg.), Bremen in der deutschen Revolution vom November 1918 bis zum März 1919, Bremen 1919, S. 43 f.; vgl. Kuckuk, Bd. 1, S. 46 f.

37 Vgl. ebd., S. 53.

Ihnen gegenüber stellt er die Gruppe der Soldaten, junge Menschen, in der Politik unerfahren und ohne Beziehung zum Kulturraum der Region. Ihre Ziele richteten sich „mehr auf die Lösung von Grundproblemen jenseits der Landesgrenzen“. Günther fährt fort: „Hier eine traditionsgeleitete, außenkommunikative, in vielfältigen Zusammenhängen lebende Führungsgruppe, dort eine hochmobile, binnenkommunikative, aktuell-allgemein denkende Militärmannschaft.“³⁸ Günther liefert damit einen wesentlichen Ansatzpunkt für die Ausdifferenzierung der innerhalb der Räte uneinheitlichen Auseinandersetzung um Fragen der Neu- und Umgestaltung der territorialen Verhältnisse.

Die Städte Cuxhaven und Wilhelmshaven verbindet neben der Tatsache, daß es sich bei beiden um Marinestützpunkte handelte, auch ihr Status als Exklaven. Sie haben dies gemein mit der Stadt Bremerhaven, und doch weist die Auseinandersetzung um die Zukunft der Unterweserstadt in den Tagen der Revolution auf einen anderen Hintergrund. Die Aufstandsbewegung erfaßte auch in Bremerhaven zunächst die Marine. Am 6. November 1918 konstituierte sich ein Soldatenrat. Am gleichen Tag noch bildete sich parallel ein Arbeiterrat. Für die weitere Entwicklung bleibt kennzeichnend, daß beide Räte über ein Nebeneinander nicht hinaus gelangten, sich die Zusammenarbeit im Gegenteil von Beginn an nicht frei von Spannungen gestaltete. Der Arbeiterrat erstreckte seine Zuständigkeit von Anfang an über Bremerhaven hinaus auch auf das Gebiet der angrenzenden preußischen Städte Lehe und Geestemünde. Er setzte sich paritätisch aus Angehörigen von MSPD und USPD der drei Städte zusammen. Die Gewerkschaften sollten gleichberechtigt beteiligt werden, was die Position der MSPD stärkte. Das von Parteien und Gewerkschaften angewendete Prinzip der Delegation ihrer führenden Mitglieder in den Arbeiterrat stellte sicher, daß „eine gewisse Vertrautheit mit den städtischen Verwaltungen [. . .] bei ihnen vorausgesetzt werden“ konnte. „Die meisten Mitglieder“ des Arbeiterrats waren bereits „in den städtischen Parlamenten der Unterweserorte tätig gewesen oder hatten Funktionen als Gewerkschaftssekretäre innegehabt“³⁹. Die Vertrautheit mit den örtlichen Verhältnissen führte zu einvernehmlicher Teilung der Aufgaben mit den kommunalen Behörden. Die Priorität, die man der Bewältigung praktischer Aufgaben zumaß, führte den Arbeiterrat geradewegs auf das zentrale Problem der städtischen Verwaltungen: die Trennung der drei Unterweserstädte voneinander.

Der für die drei Städte und einige angrenzende Landgemeinden verantwortliche Arbeiterrat, kommunalen Egoismen der drei Städte gegenüber unbelastet und vom Bewußtsein des politischen Neubeginns erfaßt, regte schon in den ersten Tagen seiner Tätigkeit bei dem Bremerhavener Stadtdirektor Becké eine Denkschrift über die Unterweserfrage an⁴⁰. Becké sah in der

38 Günther, S. 154.

39 Burchard Scheper, Die jüngere Geschichte der Stadt Bremerhaven, Bremerhaven 1977, S. 126.

40 Vgl. ebd., S. 128 ff.; die Frage hatte bereits 1916 zur Diskussion gestanden.

Vereinigung der drei Städte und vier benachbarter Dörfer den einzigen Ausweg aus dem kommunalen Neben- und Gegeneinander, das nach seiner Sicht ungeheure Schäden finanzieller, wirtschaftlicher und kultureller Natur verursachte. Der Arbeiter- und Soldatenrat reichte die Denkschrift an die Behörden weiter. Das preußische Staatsministerium bat er um die Vorlage eines Gesetzentwurfs zur Vereinigung der Unterweserorte. Zustimmung erfuhr man bei dem Stader Regierungspräsidenten Grashoff, ohne daß dieser die kaum überwindbaren Hindernisse für die Bereinigung der preußisch-bremischen Staatsgrenze verkannte⁴¹.

Die Aktivitäten des Arbeiter- und Soldatenrats Bremerhaven finden ihre Parallele in den Groß-Hamburg-Ambitionen von Räten, Gewerkschaften und Parteien der Arbeiterbewegung der Hansestadt. Der Impuls, an eine lokal begrenzte Veränderung der Grenzziehung zu denken, rührte aus praktisch-politischen Erfahrungen der kommunalen Gemengelage, wie sie für die Unterweserstädte gleichermaßen wie für Hamburg und seine preußischen Nachbarstädte galten. Der Gedanke der allgemeinen Neuordnung der territorialen und verfassungspolitischen Verhältnisse im Reich, Ausdruck der veränderten politischen Verhältnisse, bestätigte und bekräftigte diese Tendenz.

Die Abstinenz des Bremer Arbeiter- und Soldatenrats gegenüber diesen Gedanken der Neugliederung ist Ausdruck des fehlenden, aus den lokalen Verhältnissen nicht ableitbaren Problembewußtseins. Die Äußerungen des Bremer Soldatenratsmitglieds Meyer belegen hingegen, daß sich hier das Interesse auf großräumige Lösungen richtete, wobei die Beweggründe im allgemeinpolitisch motivierten Gegensatz zu der Entwicklung im Reich lagen. Die politische Tradition der Selbständigkeit der Hansestadt findet keine Berücksichtigung. Andererseits wird dem führenden Bremer Arbeiter- und Soldatenratsmitglied Alfred Henke, USPD, für einen späteren Zeitpunkt im Frühjahr 1919 nachgesagt, daß er die Schaffung eines Groß-Bremen ablehnte⁴². Henke war seit 1901 in der Bremer Arbeiterbewegung aktiv und blieb bis zu seinem Wechsel als besoldeter Stadtrat nach Berlin-Reinickendorf 1922 einer der bestimmenden Köpfe der Bremer Arbeiterbewegung⁴³.

Die Haltung des Arbeiter- und Soldatenrats bleibt gleichwohl insofern überraschend, als aus bürgerlichen Kreisen der Hansestadt durchaus der Ruf nach einem Groß-Bremen ertönte. Die öffentliche Diskussion leitete ein Kommentar der ‚Bremer Nachrichten‘ ein, der damals führenden Bremer Tageszeitung. Für die sich an den Artikel vom 22. November 1918 anschließenden

41 Vgl. die Niederschrift über die Verhandlungen des Regierungspräsidenten Grashoff aus Stade mit den drei Stadtverwaltungen und dem Arbeiter- und Soldatenrat über die Frage des Zusammenschlusses der drei Städte zu einem Gemeinwesen, 9. 1. 1919, Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz, Berlin (im folgenden: GStA), Rep. 90, 2, ebenso in HStAH, Hann Des 122 a, I 22 a.

42 Vgl. Nachrichten für Stadt und Land, Oldenburg, 26. 3. 1919.

43 Vgl. Erhard Lucas, Die Sozialdemokratie in Bremen während des Ersten Weltkrieges, Bremen 1969 (Bremer Veröff. zur Zeitgeschichte 3), S. 13; Bremische Biographie 1912–1962, Bremen 1969, S. 228 f.

Leserbriefe von Ernst C. Kellner, einem der bedeutendsten Bremer Kaufleute jener Zeit, von Pastor W. Stakemanns, Kirchwistedt, und Professor W. Pflüger, Delmenhorst, bleibt kennzeichnend, daß sie auf die Aktivitäten der Räte keinen Bezug nehmen⁴⁴. Ebenso sparten sie verfassungspolitische Aspekte im Zusammenhang mit der Neugliederungsfrage aus. Alle Beteiligten meldeten sich als Einzelpersonen zu Wort. Inwieweit sie der Meinung von Gruppen und Organisationen Ausdruck verliehen, bleibt ebenso unklar wie gleichermaßen eine öffentliche Reaktion der politischen Parteien oder von Organisationen des wirtschaftlichen und kulturellen Lebens ausblieb. Ausgangspunkt der Erörterungen in Bremen war die reichsweit einsetzende Diskussion um eine allgemeine Neuordnung und Neugliederung. Bremen mußte „auf der Hut sein, um rechtzeitig eine wünschenswerte Erweiterung oder Zusammenlegung zu erreichen“, wollte es seine Selbständigkeit behaupten, warnten die ‚Bremer Nachrichten‘⁴⁵. Die Überlegungen für ein Groß-Bremen waren demnach eine Form der politischen Prophylaxe. Besondere Aufmerksamkeit galt den Eingemeindungswünschen Altonas und Wandsbeks nach Hamburg und allgemein den Erörterungen um eine Vergrößerung der Hansestadt an der Elbe. Als Kontrahent bremischer Aspirationen geriet allenfalls die Provinz Hannover ins Blickfeld. Der preußische Staat fand hingegen als politischer Faktor keine Berücksichtigung mehr.

Seine Auflösung schien bevorzustehen⁴⁶. Anders als die Bestrebungen der Welfen in Hannover, denen die Rückkehr zur Kleinstaaterei vorgeworfen wurde, beanspruchte man in Bremen — dem Erfordernis der Zeit gemäß —, die Schaffung größerer, wirtschaftlich leistungsfähigerer Staaten in Anlehnung an und in Abrundung bestehender Länder zu vollziehen. Man wollte ein ‚Gegengewicht‘ zu den süddeutschen Staaten schaffen und glaubte sich darin im Einklang mit den Interessen der Reichsregierung⁴⁷.

Übereinstimmend projektierte man für die Zukunft ein staatliches Gebilde mit Bremen als Hauptstadt und als wirtschaftlichem und verkehrspolitischem Mittelpunkt. In diesen bremischen Nordweststaat bezog man die preußischen Regierungsbezirke Aurich, Stade und das Land Oldenburg ein. Ungeißheit herrschte über das Maß des Ausgreifens nach Süden hin. Fest stand in der Sicht der Neuordnungsverfechter allenfalls, daß auch der Oberweserraum notwendig Bremen einzugliedern war⁴⁸. Als Ziel galt die Schaffung eines Staatsgebildes zwischen Ems und Elbe, dem durch seine Lage an der Küste sein spezifisches Gepräge gegeben war und das sich darin vom Binnenland abgrenzte.

Während sich das Interesse an Neugliederungsfragen aus der reichsweit entfachten Debatte herleitete, gründeten sich die spezifisch bremischen Forderungen auf praktische Gegenwartsprobleme und auf politische Erfahrungen

44 Vgl. BN, 24. u. 28. 11. sowie 1. 12. 1918.

45 BN, 22. 11. 1918.

46 Vgl. W. Stakemanns, BN, 28. 11. 1918.

47 Vgl. BN, 22. 11. 1918; vgl. ebd., Ernst C. Kellner, 24. 11. 1918.

48 Prof. W. Pflüger, BN, 1. 12. 1918.

gen der Vergangenheit. Die während des Krieges auftretenden und auch danach anhaltenden Schwierigkeiten in der Lebensmittelversorgung Bremens würden sich durch die Einbeziehung des agrarisch strukturierten Hinterlands eher lösen lassen, gab man zu erwägen. Die Stadt Bremen empfahl sich als naher Absatzmarkt für die landwirtschaftlichen Erzeugnisse des Umlands. Der Gedanke der politischen Zusammenführung von Stadt und Land erhielt durch die so postulierte wirtschaftspolitische Interdependenz den Beweis für seine Zweckmäßigkeit geliefert. Die Vorstellung einer – der hamburgischen Unterelbe-Lösung analogen – bremischen Unterweser erhielt durch die Erfahrung um die langwierigen und aufreibenden Auseinandersetzungen mit den Anrainerstaaten Preußen und Oldenburg um die Modalitäten der Durchführung und die Finanzierung der Unterweser-Korrektion einen konkreten Bezugspunkt, der als maßgeblicher Begründungsfaktor für die Notwendigkeit eines Groß-Bremen wirkte⁴⁹. Die Vorteile einer solchen Regelung waren allen einsichtig. Die in den Unterweserstädten Bremerhaven, Geestemünde und Lehe erwogenen Pläne, zu einer verwaltungspolitischen Vereinigung zu gelangen, bekräftigten die Zweckmäßigkeit einer einheitlichen Staatenbildung an der Unterweser, in deren Rahmen eine Lösung dafür gefunden werden konnte. Gegenüber wirtschaftlichen Aspekten fanden kulturelle nur beiläufig Berücksichtigung. Die landsmannschaftliche Verbundenheit zwischen Friesen und Sachsen sah man als enger an als zur südhanoverschen Bevölkerung. Ebenso betrachtete man die historischen Beziehungen Bremens zum Regierungsbezirk Stade als evident und nachwirkend und den politischen Ansprüchen Nachdruck verleihend⁵⁰. Die letztgenannten Faktoren dienten nurmehr der zusätzlichen argumentativen Untermauerung der politischen Interessen. Unsicherheit verbreiteten nur die Rolle und Stellung Hamburgs, seine Ausstrahlung auf den Unterelberaum und die Diskussion um die Neubestimmung seines Rangs im nordwestdeutschen Küstenraum⁵¹. Die öffentliche Debatte brach in Bremen Anfang Dezember 1918 ab. Sie setzte erst Mitte Januar 1919 wieder ein. Zwischenzeitlich fand die Diskussion unter Ausschluß der Öffentlichkeit ihre Fortsetzung, wobei sie sich für die bremische Wirtschaft bruchstückhaft weiter verfolgen läßt. Am 27. Dezember 1918 wandte sich J. F. Hagemeyer stellvertretend für eine Gruppe vornehmlich von Vertretern des Bremer Konsum- und Nahrungsmittelgroßhandels an die Handelskommission des Senats und regte die Erweiterung Bremens zu einem Regionalstaat an⁵². Dem Vorhaben hatten sich auch

49 Vgl. Duckwitz, S. 21 f.

50 Pastor W. Stakemanns, BN, 28. 11. 1918; vgl. zu den historischen Bezügen bei Heinz-Joachim Schulze, Der Regierungsbezirk Stade. Verwaltungsbezirk und historische Landschaftsbildung, in: Carl Haase (Hrsg.), Niedersachsen. Territorien – Verwaltungseinheiten – Geschichtliche Landschaften, Göttingen 1971, S. 201–223, hier S. 215 ff.

51 Vgl. Pastor W. Stakemanns, BN, 28. 11. 1918; vgl. ebenso BN, 1. 12. 1918.

52 Vgl. J. F. Hagemeyer an die Handelskommission des Senats, z. Hd. H. Senator Dr. Nebelthau, 27. 12. 1918. Eine Abschrift der Eingabe ging der Handelskammer zu. Archiv der Handelskammer Bremen (im folgenden: AHKB), D 78 f, Bd. 1.

Teile des Bremer Eisen- und Metallwarengroßhandels angeschlossen, so auch Ernst C. Kellner, der sich einen Monat zuvor schon öffentlich zu Wort gemeldet hatte. Mit einer gleichgelagerten Eingabe trat wenige Tage später der Bremer Verein für Getreideimporteure hervor⁵³. Die Gebietsansprüche des Bremer Großhandels richteten sich auf den Küstenraum zwischen der holländischen Grenze und der Elbmündung. Nach Westen und Süden hin wollte man die Kreise Hümmling und Aschendorf vom Regierungsbezirk Osnabrück sowie die Kreise Syke, Diepholz, Sulingen und Hoya vom Regierungsbezirk Hannover einbezogen wissen. Wie der Getreidehandel betonte, handelte es sich um sein „natürliches Absatzgebiet“.

Übereinstimmend beklagte man seitens des Handels die Diskrepanz zwischen dem begrenzten politischen Verantwortungsbereich der Hansestadt und dem von ihr abstrahlenden wirtschaftlichen Betätigungsfeld. Die akuten Mängel in der Lebensmittelversorgung der Stadt und die aus der unmittelbaren Vergangenheit noch in der Erinnerung gebliebenen Schwierigkeiten, die eigenen Verkehrsinteressen hinsichtlich der Wasserstraßen und auf dem Lande gegenüber den umliegenden Staaten durchzusetzen, wurden ursächlich auf den Stadtstaatcharakter Bremens zurückgeführt. Der Handel regte an, Maßnahmen zur Verbesserung der Transportwege zu ergreifen. Von einer wirtschaftlichen Stärkung Bremens, so die Argumentation, profitiere notwendigerweise auch das geographische Umfeld der Stadt. Als politisches Zentrum der Region hoffte man auf die Zuweisung weiterer Verwaltungsbehörden, so der Reichsbahndirektion und eines Postscheckamtssitzes. Der Handel warnte dagegen vor einer territorialen Lösung, die Bremen in einen Staat mit Hannover bzw. Hamburg führte. Die Konkurrenzsituation zu Hamburg mußte das kleinere Bremen in einem gemeinsamen Staatsverband wirtschaftlich treffen und seine Interessen und Entwicklung schmälern. Man beschwor die Gefahr, zur Bedeutungslosigkeit herabzusinken. Hannover hätte demgegenüber bei seiner binnenländischen Orientierung kein Verständnis für die bremischen Schifffahrts- und Überseebelange.

Am 8. Januar 1919 trat die Eisenbahnkommission der Handelskammer zur Beratung über die politische Zukunft der Hansestadt zusammen. Sie hielt die Pläne zur Erweiterung Bremens in dem vom Handel angeregten Maßstab für unrealistisch. Die Zustimmung der betroffenen preußischen Landesteile erschien ihr ausgeschlossen⁵⁴. Die Kommission schlug ihrerseits vor, Bremen in einem nordwestdeutschen Regionalstaat aufgehen zu lassen. Zwei Bedingungen erschienen hierfür unabdingbar. Die Behörden für Hafenverwaltung und Schifffahrt mußten ihren Sitz in Bremen behalten, und der Stadt mußte eine „gewisse Selbständigkeit“ gewahrt bleiben. So sollten die Flagge Bremens und der Name ‚Bremen‘ erhalten bleiben. Die Kommission schränkte weiter ein, daß Hamburg nicht zu diesem staatlichen Verband gehören

53 Vgl. Bremer Verein für Getreideimporteure an Handelskommission des Senats, abgeschrieben an die Handelskammer Bremen, 2. 1. 1919, AHKB, ebd.

54 Vgl. Eisenbahnkommission, 8. 1. 1919, Ergebnis einer Besprechung über die Frage der zukünftigen Gebietsgestaltung Bremens, AHKB, ebd.

dürfe. Auch sollte sich Bremen nicht an ein Land Preußen anschließen. Die Kommission bevorzugte als staatliche Lösung den Eintritt in ein Land Niedersachsen, dem neben Bremen noch Hannover und Oldenburg angehörten. Der Kreis der Länder könnte noch um Braunschweig und Lippe erweitert werden. Alternativ konnte man sich auch den Zusammenschluß mit Hannover oder Oldenburg vorstellen.

Die Erörterungen in der Eisenbahnkommission machen die zeitgleich betriebenen Bemühungen Senator Nebelthaus begreiflich, mit dem Mitglied der provisorischen oldenburgischen Regierung, dem ehemaligen großherzoglichen Minister Scheer, in Kontakt zu treten⁵⁵. Nebelthaus erwähnt darüber hinaus in seinen Erinnerungen, daß er mehrfach mit preußischen Regierungsvertretern über die Frage des Anschlusses gesprochen habe, wobei die Initiative, wie er andeutet, von seiner Seite ausgegangen ist⁵⁶. Zumindest der Anschluß an Preußen ist in bürgerlichen Kreisen der Hansestadt nur von wenigen in Erwägung gezogen worden. Das Mitglied des Bürgerausschusses, Rechtsanwalt Dr. Wilckens, DDP, stieß mit seiner Befürwortung des Anschlusses an Preußen auf den energischen Widerstand bürgerlicher Politiker und von Vertretern der Wirtschaft der Hansestadt⁵⁷. Nebelthaus Gespräche mit preußischen Stellen resultierten aus der bei ihm als Vertreter Bremens im Staatenausschuß – und später im Reichsrat – sehr viel früher sich durchsetzenden Einsicht in die Fortdauer des Staates Preußen und die geringen Aussichten der Loslösungsbestrebungen in den preußischen Provinzen. Das Motiv, das ihn bei seinem Handeln bewegte, deckte sich mit der allgemein bei politisch und wirtschaftlich führenden Kreisen der Hansestadt vorhandenen Einsicht, daß „das alte Bremen dahin war“⁵⁸. Das ‚neue Bremen‘ konnte die ihm verbliebenen Aufgaben nach Ansicht Nebelthaus leichter als Teil Preußens verwirklichen. Die Eisenbahnkommission wurde in dieser Hinsicht konkreter. „Auch wenn durch eine Verreichlichung der Eisenbahnen, Wasserstraßen usw. eine Abbürde der Kosten für die Schaffung und Installierung des Fahrwassers der Weser erlangt werden sollte, würde doch die finanzielle Belastung Bremens zu groß bleiben.“⁵⁹ Bedingt durch die Kosten von Unterweserkorrektion und Hafenausbau war Bremen schon hochverschuldet in den Weltkrieg gegangen. Ende Dezember 1918 bezifferte sich die Schulden-

55 Vgl. Nebelthaus an Scheer, 6. 1. 1919, Staatsarchiv Oldenburg (im folgenden: StAO1), Best. 131, 43; vgl. Ludwig Biewer, Reichsreformbestrebungen in der Weimarer Republik. Fragen zur Funktionalreform und zur Neugliederung im Südwesten des Deutschen Reiches, Frankfurt/Bern/Cirencester 1980, S. 192; vgl. Albrecht Eckhardt, Oldenburg und die Gründung des Landes Niedersachsen, in: Niedersächsisches Jb. 55 (1983), S. 15–70, hier S. 19 f.

56 Vgl. Friedrich Nebelthaus, Aus meinem Leben, Stuttgart o. J., S. 196.

57 Vgl. die von Georg Gloystein protokollierte Debatte nach dem Vortrag von Prof. Dr. Schumacher über ‚Die Aufgaben Bremens‘ am 23. 2. 1919 bei Generalkonsul Vinzen, AHKB, D 78 f, Bd. 1; vgl. Anm. 69.

58 Nebelthaus, S. 196.

59 Eisenbahnkommission, 8. 1. 1919, s. o. Anm. 54.

last von Staat und Stadt Bremen auf rund 450 Millionen Mark⁶⁰. Zugleich waren die Einkünfte stark rückläufig. Der kriegsbedingte Umschlagsrückgang in den bremischen Häfen hielt auch 1919 an⁶¹. Die Ablieferung der deutschen Handelsflotte als Ergebnis der Versailler Friedensverhandlungen traf Bremen existentiell. Auf die Wirtschaftskraft der Hansestadt und ihre ohnehin katastrophale Finanzlage mußte dies erhebliche Rückwirkungen haben. Die Sorge, an den zukünftigen Aufgaben, die auf Bremen zukamen, zu scheitern, rührte aus der finanziellen Bedrängnis und wirtschaftlichen Krisenlage, in der sich die Hansestadt befand. Dennoch war dies nur ein Faktor, der die Eisenbahnkommission nach der Möglichkeit suchen ließ, in einem größeren Staatsgebilde aufzugehen.

Der zweite Faktor war ein sozialer bzw. politischer. Eine selbständige Hansestadt Bremen in ihren traditionellen Grenzen, eventuell auch unter Einfluß von Geestemünde und Lehe, bot keine Aussicht auf grundlegende demographische Veränderungen, die man für nötig hielt. „Die unbedingt wünschenswerte Veränderung der Bevölkerungszusammensetzung würde nicht erreicht werden.“⁶² Angesichts der Aktivitäten der Rätebewegung wurde sich das bürgerliche Bremen mehr als anderswo der politischen Zäsur bewußt, die die Revolution mit sich gebracht hatte. Skeptiker wähten sich einem Dauerzustand sozialistischer Parlamentsmehrheiten ausgesetzt. Die Wahlen zur deutschen Nationalversammlung hatten die neuen politischen Kräfteverhältnisse zwischen den bürgerlichen Parteien und den Parteien der Arbeiterbewegung quantifiziert. In Bremen hatten sich am 19. Januar 1919 42% der Wähler für die MSPD entschieden, auf die USPD waren 18,2% entfallen. Die KPD beteiligte sich nicht an den Wahlen zur deutschen Nationalversammlung⁶³. „Bremen wird stets mit einer sozialistischen Mehrheit rechnen müssen. Das alte Bremen ist begraben, [. . .] auch parteipolitisch. Die Arbeitnehmer werden im Parlament immer regieren“, so resignativ Ernst C. Kellner⁶⁴. Teile des bürgerlichen Lagers waren nicht gewillt, sich den veränderten politischen Bedingungen widerstandslos zu fügen.

Die öffentliche Diskussion in Bremen hat diesen entscheidenden sozial- und parteipolitischen Aspekt nur am Rande und eher indirekt und verklausuriert thematisiert. Als Mitte Januar 1919 die Diskussion wiederaufgenommen wurde, stand die Sorge um Bremens staatliche Zukunft im Mittelpunkt. Der Reichsverfassungsentwurf von Hugo Preuß privilegierte die Hansestädte. Er garantierte ihnen die Selbständigkeit und nahm sie von der zeitlichen Befrei-

60 Vgl. Schwarzwälder, Bd. 3, S. 67 ff., S. 104 f.; vgl. die Ausführungen Senator Donandts in der bremischen Nationalversammlung. Verhandlungen der bremischen Nationalversammlung, 14. Sitzung, 27. 6. 1919, S. 450 ff. sowie S. 578 ff.

61 Vgl. Bremische Wirtschaft seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts nach der amtlichen Statistik, hrsg. vom Statistischen Landesamt Bremen, Bremen 1938, S. 6, S. 30.

62 Eisenbahnkommission, 8. 1. 1919, s. o. Anm. 54.

63 Vgl. Schwarzwälder, Bd. 3, S. 67.

64 Ernst C. Kellner auf der 2. Sitzung der ‚Kommission wegen Bremens Zukunft‘, 24. 2. 1919, S. 3, AHKB, D 78 f, Bd. 1.

stung des Stimmrechts in dem künftigen Ländergremium aus, die Staaten mit weniger als zwei Millionen Einwohnern galt. Die Ausnahmestellung, die Hugo Preuß den Hansestädten zubilligte, stieß auf Kritik bei den übrigen Staaten. Allein Preuß verteidigte im Staatenausschuß die Sonderstellung der Hansestädte. Senator Nebelthau, Bremens Vertreter in diesem Gremium, erklärte sich unter Verzicht auf das Recht der Stimmabgabe mit der Berechtigung der Teilnahme an Reichsratssitzungen zufrieden. Bremen fügte sich scheinbar dem Druck der Staaten. Gleichzeitig lieferte Nebelthau jedoch den entscheidenden Hinweis für eine nicht mehr formale, sondern politisch legitimierte Ausnahmeregelung für die Hansestädte. Der Antrag Schaefer, Hamburg, erlaubte bei Vorhandensein überwiegend wirtschaftlicher Gründe für die Existenz eines Staates, daß die Einwohnerregel außer Kraft gesetzt wurde⁶⁵. Bremens Selbständigkeit war damit vorerst gesichert. Die Abgeordneten der Nationalversammlung ließen schon in der ersten Lesung im Verfassungsausschuß Anfang März 1919 die von Preuß gegen den Willen der Länder aufrechterhaltene zeitliche Beschränkung des Stimmrechts im Reichsrat fallen. Die Hansestadt Bremen konnte von diesem Zeitpunkt so gut wie sicher sein, daß ihre Selbständigkeit unangetastet blieb.

Die Tatsache, daß die Eigenständigkeit Bremens nach den Plänen von Hugo Preuß nicht außer Kraft gesetzt werden sollte, hat dazu beigetragen, sich der Frage der politischen Zukunft des Staates und seiner territorialen Gestalt eine Spur gelassener zuzuwenden. Professor Dr. Hans F. Helmolt nimmt in einem Beitrag in den ‚Bremer Nachrichten‘ vom 22. Januar 1919, mit dem die öffentlichen Erörterungen wieder einsetzen, die Diskrepanz zwischen der Bestandsgarantie für Bremen und der für die übrigen Kleinstaaten geltenden Einwohnergrenze zum Anlaß, auf die Möglichkeit hinzuweisen, Bremen um preußische Landesteile zu erweitern. Bremen würde damit in die Lage versetzt, sich auch hinsichtlich seiner Bevölkerungszahl in den Rahmen des neuen Staatensystems einzufügen⁶⁶. Helmolt spricht sich für den von Hugo Preuß verfochtenen Gedanken der territorialen Neugliederung aus. Preußen hat für ihn seine historische Aufgabe erfüllt. Dessen hegemoniale Stellung in der Verfassungsordnung des Kaiserreichs war nach seiner Ansicht ein Notbehelf. Aufgabe der Gegenwart war es für ihn, wirtschaftlich leistungsfähige Staaten zu schaffen, die hinsichtlich ihrer landschaftlichen, sprachlichen und kulturellen Beziehungen verwandte Gebiete zusammenfassen. Der Staat Preußen zerfiel nach seiner Meinung. Die relativ gesicherte Stellung Bremens gab ihm Veranlassung, dessen territoriale Abrundung zu fordern, um

65 Vgl. Klaus Neumann, Politischer Regionalismus und staatliche Neugliederung in den Anfangsjahren der Weimarer Republik in Nordwestdeutschland, Münster 1988, S. 118, S. 123; die Aussage Nebelthaus in seinen Erinnerungen ist durchaus zutreffend, wenn er schreibt, daß es „auch der bremischen Mitarbeit am Verfassungsentwurf zu verdanken ist“, daß im Reichsrat jedes Land vorbehaltlos stimmberechtigt wurde. Die Aussage vernebelt allerdings das besondere bremische Eigeninteresse und isolierte Vorgehen in der Angelegenheit, wiewohl Bremen hierin durchaus Schrittmacherdienste leistete. Nebelthau, S. 190.

66 Vgl. Prof. Dr. Hans F. Helmolt, BN, Nr. 22, 22. 1. 1919.

die Herstellung eines kohärenten Verhältnisses zu den übrigen neuen Staatenkomplexen zu gewährleisten. Wie Helmolt erwähnt, hatte er Kontakt zu Preuß aufgenommen. Die Ausführungen hinterlassen den Eindruck, als solle den Absichten des Reichsinnenministers Schützenhilfe zuteil werden. Dagegen bleiben jene Kräfte in Gestalt der Einzelstaaten unerwähnt, die sich mit ihrem Beharrungswillen den Preuß'schen Neuordnungsideen entgegenstellten.

Für den Beitrag Helmolts ist weiterhin bemerkenswert, daß er von innerbremischen Vorgängen vollkommen absieht. Helmolt antwortet am 28. Januar 1919 Direktor J. S., Bremen⁶⁷. Dieser warnt davor, Bremens Tradition als Stadtstaat aufzugeben. Eine Erweiterung des Territoriums könnte der Stadt den Charakter einer Provinzialhauptstadt verleihen. J. S. fürchtete, die neuen, auf dem Lande lebenden bremischen Mitbürger könnten den Konsens der seewärts, auf Wirtschafts- und Handelsinteressen gerichteten Politik des bremischen Staates beeinträchtigen und zerstören. Er legte nahe, der Ausbau Bremens zu einem Regionalstaat könnte nicht die Nachteile aufwiegen, die die Entstehung latenter wirtschafts- und sozialpolitischer Interessengegensätze im Innern des Staates hinterließen. Der Leserbrief kommt in der übertriebenen Zeichnung der möglichen Interessenkonflikte einem Appell an die Bewußtmachung der substantiellen Grundlagen und der Eigenart stadtstaatlicher bremischer Eigenständigkeit gleich. Im Hinblick auf die öffentlichen Erörterungen über die Zukunft Bremens überrascht die eindringliche Warnung vor einem Groß-Bremen in Nordwestdeutschland. Sie ist aber Indiz dafür, daß in Kreisen von Politik und Wirtschaft der Hansestadt weit intensiver über die Größe und politische Stellung des zukünftigen Bremen nachgedacht und diskutiert wurde, als dies nach außen hin ersichtlich wurde.

Am 19., 24. und 26. Februar 1919 und erneut am 4. März 1919 versammelten sich führende Vertreter von Politik, Wirtschaft und Verwaltung der Hansestadt zu Beratungen über die Zukunft Bremens. Von den Sitzungen am 19. Februar und 4. März existieren keine protokollarischen Aufzeichnungen. Grundlage der Kommissionsberatungen waren ein Referat des aus Bremen stammenden Berliner Nationalökonom Professor Hermann Schumacher, ein Gutachten des Bremer Oberbaurats Eduard Suling sowie ein gemeinsamer Forderungskatalog der Kommunalverwaltungen und der Wirtschaft der drei Unterweserstädte Bremerhaven, Geestemünde und Lehe für den Fall der Vereinigung und Einbeziehung nach Bremen⁶⁸. Die Einladung an

67 Direktor J. S., Bremen, BN, 28. 1. 1919.

68 Vgl. die 2. bzw. 3. Sitzung der ‚Kommission wegen Bremens Zukunft‘, 24. bzw. 26. 2. 1919, AHKB, D 78 f, Bd. 1. An den Erörterungen nahmen die beiden Sozialdemokraten Deichmann und Winkelmann für die amtierende provisorische Regierung teil, ferner die beiden Senatoren Dr. Apelt und Bömers, beide DVP. Die Verwaltung war vertreten durch Oberbaurat Suling, den Leiter der Behörde für Strom- und Hafenausbau, und durch Georg Gloystein, den Leiter der Geschäftsstelle für Siedlung und Landarbeit. Syndikus Rösing, J. H. W. Busch und Präses Dr. Strube — letz-

Schumacher und die Referate zeigen, daß man sich nicht spontan zusammenfand, sondern eine Vorausplanung vorhanden war.

Schumacher schloß für die Zukunft die Einverleibung Bremens in eine Küstenrepublik mit Hamburg wie auch in einen Binnenstaat mit Hannover aus. Die Konkurrenz zu Hamburg würde Bremen in einem gemeinsamen Staatswesen erdrücken. Der Anschluß an ein Hannover oder Niedersachsen würde die Hansestadt ihres ureigensten Charakters als einer in ihren Interessen seewärts und auf die Küste gerichteten Stadt berauben. Das Hauptaugenmerk sollte nach seiner Ansicht darauf gerichtet sein, „Bremen so zu erweitern, daß seine Eigenart nicht nur gewahrt, sondern wesentlich gesteigert wird. Die beste Lösung scheint eine Vereinigung Bremens mit dem nördlichen Teil von Oldenburg zu sein.“⁶⁹ Außerdem sollte das rechte Unterweserufer mit den Kreisen Lehe, Geestemünde, Blumenthal und Osterholz-Scharmbeck an Bremen fallen. Als Entschädigung für die Abtretung der Unterweserkreise sollte Hannover die südoldenburgischen Kreise des katholischen sog. Oldenburger Münsterlandes erhalten. Schumacher konzipierte damit die Auslöschung des Staates Oldenburg und dessen Aufteilung auf Bremen und Hannover. An Schumachers Modell war signifikant, daß das politische Interesse sich nunmehr auf die beiden Unterweserufer konzentrierte. Die Einbeziehung Nord-Oldenburgs bezeichnete die Maximallösung, die weiterhin in Erwägung gezogen wurde. Abschied genommen hatte man auch von allen Küstenstaatsüberlegungen, wie sie im November und Dezember 1918 angeklungen waren. Schumachers Vorschlag gründete sich auf die Vorstellung, an der Küste Industrien anzusiedeln, die inländische Rohstoffe für den Export verarbeiteten. Er erinnerte daran, daß Deutschlands Auslandsguthaben schrumpften und das Land auf den Export von Gütern angewiesen sei, um Devisen zu erwirtschaften. Dem Hafen Wilhelmshaven, von dem zu erwarten war, daß er seine rein militärische Funktion einbüßen würde, kam nach Meinung Schumachers eine Schlüsselrolle zu. Wilhelmshaven sah er

terer nur am 24. 2. — vertraten die Handelskammer. Aus Handelskreisen stammten J. F. Hagemeyer und Ernst C. Kellner, die Schifffahrtskreise vertraten Generalkonsul Adolph Vinnen, DVP, und Lloyd-Generaldirektor Heineken. Anwesend waren ferner Konsul Jacobi und Obermedizinalrat Prof. Dr. Tjaden, DDP.

69 Georg Gloystein, Stichwortartige Zusammenfassung des Referats von Prof. Dr. Schumacher über ‚Die Aufgaben Bremens‘, gehalten am 23. 2. 1919 bei Generalkonsul Vinnen, S. 4, AHKB, D 78 f, Bd. 1; vgl. Anm. 57. Eine Teilnehmerliste existiert nicht. Ein von Gloystein angeführter Diskussionsbeitrag von Rechtsanwalt Dr. Wilckens, DDP, einem führenden Mitglied des Bürgerausschusses der Hansestadt, der sich während der Zeit der Rätebewegung in Bremen gründete, läßt erkennen, daß der Teilnehmerkreis über den der Kommissionsberatungen hinausging. Das Zusammentreffen in Privaträumen verdeutlicht darüber hinaus den halboffiziellen Charakter der Veranstaltung. Dr. Apelt rekapitulierte am 24. 2. den Vortrag Schumachers für jene Kommissionsmitglieder, die ihm nicht beigewohnt hatten.

als geeigneten Standort für die Ansiedlung von Industrien an.⁷⁰ Neben das wirtschaftspolitische Motiv traten bei ihm sozialpolitische Überlegungen. „Durch die Einbeziehung größerer Landgebiete, in denen agrarische Elemente überwiegen, wird ein gesunder Gegensatz zu den teilweise radikalen Elementen der Industriearbeiterschaft geschaffen.“⁷¹ Durch ein politisches Gegengewicht gegen die Arbeiterschaft und ihre Parteien würden die bürgerlichen Parteien gestärkt. Es war die Verabsolutierung dieses sozial- und parteipolitischen Arguments, wogegen sich ‚Direktor J. S.‘ in seinem Leserbrief gewandt hatte. Schumacher betrachtete die Landgebiete zugleich als natürliches Arbeitskräftereservoir für die bremische Wirtschaft. Da die Veränderung im Berufsfeld und im sozialen Status der zukünftigen Arbeiter nicht mit dem Verlust der Bindung an den Wohnort bzw. die heimatliche Umgebung erkaufte würde, reduzierte sich nach Meinung Schumachers auch die Gefahr der Anfälligkeit für radikale Tendenzen.

Oberbaurat Eduard Suling ging in seinem Korreferat von anderen Überlegungen und Zielvorstellungen aus. Suling stellte Berechnungen über den Zugewinn an Landbevölkerung durch die Ausdehnung Bremens auf einen 25 km breiten Streifen entlang der beiden Unterweserufer an. Der im Agrarbereich tätige Personenkreis erhöhte sich demzufolge nur unwesentlich⁷². Er unterhöhlte damit die Argumentation der Groß-Bremen-Verfechter. Die Berechnungen Sulings halten allerdings einem Vergleich mit den Ergebnissen der Volks- und Berufszählung des Jahres 1925 nicht stand. Allein die Kreise Blumenthal und Geestemünde steuerten mehr landwirtschaftliche Erwerbspersonen bei als Suling bei seiner Schätzung für den Gesamttraum der Unterweser errechnete⁷³. Sulings Berechnung zufolge gewann Bremen hingegen 26 000 in Industrie und Handwerk beschäftigte Arbeitskräfte hinzu.

Suling machte in seinem Gutachten noch ein zweites Argument gegen eine territoriale Ausdehnung Bremens geltend. Eine gütliche Einigung zwischen Bremen und Oldenburg sowie mit Preußen war nach seiner Ansicht höchst unwahrscheinlich. Im Hinblick auf das bremische Interesse an der Unterweser lenkte Suling das Augenmerk von territorialen Erweiterungsabsichten weg auf finanzpolitische Erwägungen. Suling machte auf den Artikel 103 des bestehenden Verfassungsentwurfs aufmerksam, der die Übernahme der Ver-

70 In diesem Punkt widersprachen die Teilnehmer zu Recht. Die ungünstige verkehrstechnische Anbindung Wilhelmshavens per Bahn und Straße an das Binnenland und die Lage zwischen den etablierten Seehäfen Emden und Bremen ließen gerade Wilhelmshaven nicht als geeigneten Standort erscheinen. Hinzu kam ein politisches Problem. Preußen mußte seine Exklave zunächst an Oldenburg abtreten. Schumacher ging von der Erwartung aus, daß Preußen diesen Schritt vollziehen würde.

71 Gloystein, Stichwortartiger Bericht über den Vortrag Prof. Dr. Schumachers, S. 3, s. o. Anm. 69.

72 Vgl. Eduard Suling, Betrachtungen über die Vergrößerung des bremischen Hoheitsgebietes durch Angliederung von Landstreifen auf beiden Ufern der Weser, 26. 2. 1919, S. 2 f., AHKB, D 78 f, Bd. 1.

73 Vgl. Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 404, 14, S. 98.

waltung der Seewasserstraßen in die Zuständigkeit des Reichs vorsah. Für die bisher den Ländern entstandenen Kosten wurde eine Entschädigung in Aussicht gestellt. Suling ging davon aus, daß das Reich den Ländern die bisherigen Anlage- und Unterhaltungskosten ganz oder teilweise ersetzte. Kurz- bis mittelfristig mußte sich Bremen damit der Kosten aus den Maßnahmen zur Unterweserkorrektion entledigen können. Der angespannten Haushaltslage des Stadtstaates kam dies entgegen. Ebenso war man für die Zukunft politischen Querelen mit Oldenburg und Preußen enthoben. Suling gab zu erwägen, mit dem Reich ein Abkommen zu treffen, wonach das Reich Bremen die bisher entstandenen Kosten so weit wie möglich ersetzte, den Ausbau in dem von Bremen gewünschten Umfang gewährleistete und die Unterhaltungskosten trug. Bremen würde danach nur noch für die Hafenanlagen aufkommen.

Im Hinblick auf die finanziellen Erwägungen stimmte man Suling auf der am 26. Februar 1919 stattfindenden dritten Sitzung der ‚Kommission wegen Bremens Zukunft‘ zu. Andererseits fürchtete man aber um die Minderung des bremischen Einflusses. Suling regte deshalb in der Diskussion die Einrichtung von Sonderausschüssen für einzelne Stromgebiete an. In ihnen sollten die Interessenkreise der Anliegerstaaten vertreten sein. Für Senator Apelt stand fest, daß Bremen hierin für die Unterweser „führend“ sein müsse, sollten derartige Ausschüsse etabliert werden. Drastischer und weniger diplomatisch drückte sich der Reeder Adolph Vinnen aus. „Wir müssen nur ein festes Ziel und feste Sicherungen in den Vertrag einschließen, so daß Bremen doch der Drahtzieher bleibt.“⁷⁴

Der von Suling gewiesene Weg berücksichtigte zwar die haushalts- und finanzpolitischen Probleme der Hansestadt, er half aber nicht, die politische Machtfrage zu lösen. Die Senatoren Apelt und Bömers sahen seine Vorschläge deshalb als Variante der bremischen Ausdehnungspläne an, die diese „nicht durchkreuzen, sondern damit zusammengehen“⁷⁵. Die Ausarbeitung Sulings kann daher auch nicht als repräsentativ für die Haltung von Verwaltung und Senat gelten⁷⁶. Maßgebliche Vertreter des bürgerlichen Bremen hielten an den Expansionsabsichten fest. Sulings Anregung gab Senator Bömers Veranlassung, die bremischen Zielsetzungen noch einmal zu umreißen und zu präzisieren. „Der Gebietszuwachs ist doch wichtiger. Oldenburg wird im Laufe der Jahre einsehen, daß es in seinem Interesse liegt, mit Bremen zusammenzugehen. Auf dem Wege über das Reich wird Bremen sich mit Oldenburg und Hannover deswegen auch einigen können. Bremen muß den

74 Besprechung der Denkschrift des Herrn Oberbaurat Suling betreffs der Vergrößerung des bremischen Hoheitsgebietes durch Angliederung von Landstreifen auf beiden Ufern der Weser am 26. 2. 1919, AHKB, D 78 f, Bd. 1. Der Reichsregierung wollte man vorschlagen, die Verwaltung nicht selbst zu übernehmen, sondern die Ausführung der Arbeiten und Unterhaltung den bisherigen Trägern der Seewasserstraßenverwaltung, den Ländern, zu überlassen. Das Reich sollte sich auf die Aufsicht beschränken.

75 Senator Apelt, Besprechung 26. 2. 1919.

76 Dies wird angedeutet bei Müller, S. 20.

Unterlauf der Weser entscheidend bestimmen. Von den bisherigen Kosten sollten wir soviel wie möglich vom Reich zurückerlangen suchen, im übrigen aber unsere Bestrebungen auf Gebietserweiterung in energischer Weise fortsetzen.“⁷⁷

1919 eröffneten sich für Bremen drei Wege. Ein Festhalten am Stadtstaatcharakter bedeutete unter Umständen, eine Mehrheit der Parteien der Arbeiterbewegung in Kauf nehmen zu müssen. Entweder kehrte man sich von der Tradition des Stadtstaats ab, um Bremen in einem nordwestdeutschen Regionalstaat aufgehen zu lassen, oder man suchte nach Wegen, die Selbständigkeit unter Ausweitung seines Territoriums zu behaupten. Dabei war einerseits der wirtschaftlichen Stellung Bremens, andererseits der sozialen und politischen Konstellation im Innern Rechnung zu tragen. Die auf den ersten Blick erstaunlich anmutende, fast selbstverständliche Bereitschaft, sich der historischen Tradition des Stadtstaats zu entledigen, erklärt sich durch den sozialen und politischen Druck, dem sich das Bürgertum der Hansestadt ausgesetzt fühlte. Für den Großteil stand es fest, daß man sich nicht tatenlos der Gefahr aussetzen durfte, die bestimmende Stellung im Staat zu verlieren. Anders als Duckwitz in seinen Erinnerungen suggerieren will, handelte es sich nicht um Einzelaktionen bzw. irregeleitete Vorstellungen einzelner bremischer Politiker. Zwar ist es durchaus angebracht, mit ihm von — teilweise — „uferlosen Plänen“ zu sprechen, die, wie er unterstellt, „eigentliche nationale Sonderaufgabe Bremens“ der Import- und Exportfunktion der bremischen Häfen⁷⁸ wurde hiervon aber nicht berührt. Diese Aufgabe wurde hingegen — entsprechend den veränderten politischen Bedingungen — von führenden bürgerlichen Kreisen der Hansestadt neu definiert und dabei zur Sicherung ihrer politischen Herrschaft versucht zu variieren.

Ins Zentrum der Überlegungen waren der oldenburgische Staat und die Unterweser gerückt. Die in den ersten Tagen der Revolution laut gewordene Forderung nach einem Groß-Bremen zwischen Ems und Elbe war, von Einzelstimmen abgesehen, die nach Gebietszuwachs — „und zwar recht viel“ — riefen⁷⁹, in den Hintergrund gerückt. Dies war weniger Reflex auf den Kampf Preußens um seinen Fortbestand als die zunehmende Sorge um die Wahrung der Eigenart Bremens und seiner wirtschaftspolitischen Interessenstruktur. Dem Leserbrief von ‚Direktor J. S.‘ in den ‚Bremer Nachrichten‘ kam insoweit repräsentative Bedeutung zu. Die einseitig auf die Bedürfnisse von Handel, Schifffahrt und Industrie zugeschnittene Interessenstruktur der Hansestadt könnte durch den Zuerwerb agrarischer Gebiete in Mitleidenschaft gezogen werden, befürchtete man. Bei den Arbeitern glaubten einige auf mehr Verständnis und Interesse für die Bedürfnisse der bremischen Wirtschaft setzen zu können als bei der bäuerlichen Bevölkerung. Senator Apelt unterstrich: „Bisher fanden wir bei der Sozialdemokratie stets ein williges

77 Senator Bömers, Besprechung 26. 2. 1919, s. o. Anm. 74.

78 Duckwitz, S. 22.

79 Konsul Vinnen auf der Besprechung am 26. 2. 1919, s. o. Anm. 74.

Ohr für unsere Handelssachen.“⁸⁰ Die Einsicht gewann an Boden, daß der bäuerlichen Bevölkerung nicht einfach ohne politische Zugeständnisse die Rolle des Mehrheitsbeschaffers für das bürgerliche Bremen zuerkannt werden konnte.

Die demographischen Berechnungen Sulings schreckten diese neue Linie des restriktiveren Expansionismus in keiner Weise. Nord-Oldenburg, vor allem aber dessen Unterweserkreise, stellten neben den Städten Oldenburg, Rüstringen und Delmenhorst die in der Industrialisierung fortgeschrittensten Teile des Landes dar. Rechts der Weser übten Bremen und das Städtekonglomerat Bremerhaven, Geestemünde und Lehe berufliche Anziehungskraft auf die ländliche Umgebung aus, und sie minderten den agrarischen Beschäftigungscharakter der Landkreise. Die Notwendigkeit, gegenüber der Reichregierung eine glaubwürdige Begründung für die Erweiterungsansprüche zu finden, schränkte gleichermaßen eine auf expansiven Gewinn agrarischen Umlands gerichtete Strategie ein. Bremen mußte zum einen die Wahrung der Eigenart in den Vordergrund rücken und gleichermaßen den Nachweis führen, daß die Lebensfähigkeit als Stadtstaat nicht mehr gesichert sei. Argumentative Engpässe hielten das Land nicht von seiner Zielsetzung ab. Hamburg begründete seine territorialen Ansprüche mit Hafenerweiterungs- und Siedlungsplänen und verschaffte sich damit Anerkennung in der Öffentlichkeit. Die Kapazitäten des Hafens reichten hingegen für Schifffahrtsbelange wie für Industrieansiedlungsprojekte noch aus⁸¹. Bremen konnte weder mit dem Mangel an dem einen noch dem anderen operieren. Man versuchte es dennoch. Nach Ansicht Sulings konnte Bremen den Nachweis der Beeinträchtigung seiner Lebensfähigkeit „nicht leicht [. . .] führen [. . .], da im jetzigen bremischen Gebiet noch genügend Platz und passende Flächen vorhanden sind, um Hafenanlagen zu schaffen, die mehr als das Doppelte der vorhandenen Anlagen für den Verkehr leisten können“⁸².

Zwei Denkschriften Georg Gloysteins, des Leiters der Geschäftsstelle für Siedlung und Landarbeit⁸³, versuchten, eine Positionsbestimmung Bremens

80 Senator Apelt, 2. Sitzung der ‚Kommission wegen Bremens Zukunft‘, 24. 2. 1919, s. o. Anm. 68.

81 Vgl. Werner Johe, Territorialer Expansionsdrang oder wirtschaftliche Notwendigkeit? Die Groß-Hamburg-Frage, in: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 64 (1978), S. 149–180, hier S. 175 ff.

82 Denkschrift Suling, S. 3, s. o. Anm. 72; dies bezog sich nach Suling auch auf den Sektor Bebauung. Danach besaß Bremen noch für die nächste Generation genügend Fläche.

83 Die erste Denkschrift war überschrieben: ‚Groß-Bremen, eine Lebensnotwendigkeit für das Reich‘. Die zweite Denkschrift trug den Titel: ‚Bremen und seine Stellung im Reich‘. Die erste Denkschrift datiert aus dem März 1919, die zweite aus dem April 1919. AHKB, D 78 f, Bd. 1. An der Wahl der Überschrift ist die Tendenz ablesbar, die Erweiterungsbestrebungen einzugrenzen. Die erste Denkschrift beanspruchte die Kreise Lehe, Geestemünde, Blumenthal, Osterholz, Zeven, Rotenburg, Achim und Verden von der preußischen Provinz Hannover und das gesamte Nord-Oldenburg. Sie knüpfte insoweit an den Vortrag Schumachers an. Der Forderungskatalog war jedoch durch die sich in den Beratungen Ende Februar durchsetzende restriktivere Linie in den Gebietsansprüchen überholt.

gegenüber dem Reich vorzunehmen. Gloystein hatte als Schriftwart an den Beratungen und Vorträgen teilgenommen. Anders als dem Gutachten Sulings kommt seinen Ausführungen weit eher repräsentative Bedeutung zu. Der Reichsregierung wurde die spezifische Stellung der Hansestädte in ihrer Handelstätigkeit gegenüber dem Ausland nahegebracht und an den Stellenwert dieser Aufgabe nach dem Weltkrieg zur Wiederbelebung der deutschen Wirtschaft gemahnt. Gleichzeitig versuchte man, diesen Aufgaben eine grundlegende außenpolitische Dimension zu verleihen, indem man Bremens außenwirtschaftliche Repräsentanz in den Rang einer Goodwill-Agentur des neuen, republikanischen Deutschland erhob. Bremen äußerte seine Zuversicht, daß das Reich die Belange der Hansestädte gerade nach dem Krieg verständnisvoll unterstützen werde.

Bremen konnte diese nationalen Aufgaben nur gewährleisten, wenn ihm seine Selbständigkeit erhalten blieb und das bremische Staatsgebiet erweitert würde. Bremen wollte „durch neue Gebietszuteilungen erstarkt aus dem Weltkrieg hervorgehen [. . .], allein schon aus dem Grunde, um seine Aufgaben für die Wiedergewinnung der Weltmärkte lösen zu können“⁸⁴. Wollte die Hansestadt ihre Leistungsfähigkeit im Handel und in der industriellen Produktion wahren und erhöhen, bedurfte es nach bremischer Meinung der Befreiung von Hemmnissen im Bereich von Außen- und Unterweser, die seine Bewegungsfreiheit bislang stark eingeschränkt hätten. Die politische Vereinheitlichung des Unterwesergebiets unter bremischer Hoheit bot eine Lösung, die ebenso den Interessen des Reichs wie Bremen zugute kam. Die durchweg zum Instrumentarium bremischer Politik gehörende Argumentation der Identität zwischen den Interessen Bremens und des Reichs bezüglich der Bedeutung des Hafens fand nur eine Variation im Hinblick auf die aktuellen bremischen Ambitionen. Die in Relation zum internationalen Maßstab seines Schiffsverkehrs geringe Größe der Stadt hatte danach schon vor dem Weltkrieg Ansätze gefördert, über Bremen hinauszugehen, da im Stadtgebiet für Wohnungsbau und Folgeeinrichtungen von Hafen und Industrie kein sich eignender Boden zur Verfügung stand. Der vielfach beschworene bremische Unitarismus wie die gesamte Politik Bremens erklärten sich aus der durch die geringe Größe des Stadtstaats resultierenden Angewiesenheit auf das Reich, dem gegenüber es seine nachgewiesenermaßen wirtschaftliche Funktion als Hafen in Rechnung stellte. Die Bedeutung der Reichsregierung im Hinblick auf die Frage und Modalitäten des Landerwerbs hatte schon Professor Schumacher unterstrichen. Schumacher erinnerte daran, daß der Vorstoß Preußens in den Beratungen im Ausschuß der Staatenvertreter am 1. Februar 1919 als grundlegenden ersten Schritt die Verständigung der beteiligten Staaten untereinander vorsah. Preußen hatte damit beabsichtigt, die Neugestaltung des Staatensystems auf die zwischenstaatliche Ebene zu verlagern und die Reichsregierung an den Rand des Geschehens zu drängen. In Auseinandersetzung zwischen Hugo Preuß und Preußens Vertreter im Staatenausschuß, Staatssekretär Freund, einigte man sich — ungeachtet der noch

84 Senator Bömers, Besprechung 26. 2. 1919, s. o. Anm. 74.

folgenden erbitterten Kontroversen um die genaue Durchführung — verfahrenspolitisch auf einen Dreischritt. Sollten die beteiligten Staaten sich untereinander nicht einigen, wovon man in der Regel ausgehen durfte, konnte das Reich als Vermittler angerufen werden. Als letzte Möglichkeit blieb der Weg einer reichsgesetzlichen Regelung⁸⁵. In Anbetracht der Widerstände, die man von Oldenburg und von Preußen erwartete, kam es für Bremen darauf an, seine territorialen Forderungen in den Rang des nationalen Interesses zu erheben.

Innenpolitisch präsentierte sich Bremen in den Denkschriften Gloysteins als das Nordwestdeutschland bestimmende regionale Zentrum, von dem Investitionen sowie wirtschaftliche und technische Innovationen ausgingen. Diese mußten sich nun auf die Ansiedlung neuer Industrien an der Küste richten, um den deutschen Export zu steigern. Die Vorstellungen Schumachers fanden hier ihren Niederschlag. Als nahe gelegener Absatzmarkt für landwirtschaftliche Produkte, als Arbeitskräftemarkt, als Verkehrszentrum für Schifffahrt, Bahn und Straße — Bremen vereinigte Funktionen, die es in seiner Sicht für die Herstellung einer einheitlichen politischen Verwaltung prädestinierten. Seine geographische Lage und die wirtschaftliche, historische und kulturelle Bedeutung der Stadt an der Weser rechtfertigten es demnach, Bremen zum politischen Zentrum der Region an der Unterweser zu machen.

Für den Zeitraum zwischen November 1918 und April 1919 lassen sich im Hinblick auf die bremische Haltung zu Fragen der Selbständigkeit und ihren territorialpolitischen Grundlagen drei Phasen unterscheiden. Unmittelbar nach der Revolution beteiligte sich das bürgerliche Bremen an den noch unverbindlichen Planspielen um eine neue Grenzziehung der deutschen Bundesstaaten. Auch in Bremen wollte man seine Ansprüche geltend machen. Die Härte der Auseinandersetzung mit den Räten und ihre Dauer führten in Teilen des bremischen Bürgertums zu politischer Verunsicherung. Die Vorstellung, in Zukunft politisch von der in der Hansestadt starken Arbeiterbewegung dominiert zu werden, schreckte ab. Das Aufgehen in einem nordwestdeutschen Regionalstaat erschien plötzlich als gangbarer Ausweg. Mit dem Ende der Räteherrschaft verlor dieser Gedanke seine ohnehin begrenzte Attraktivität. In den Mittelpunkt rückte wieder die Frage nach einem Groß-Bremen, das sich Nord-Oldenburg einverleibte, auf jeden Fall aber beide Unterweserufer politisch in sich vereinigte. Politisch und sozial sollte damit ein Gegengewicht gegen die Parteien der Arbeiterbewegung geschaffen werden. Andererseits durfte die auf Schifffahrt, Schiffbau und Handel gerichtete traditionelle wirtschaftliche Interessenstruktur des bürgerlichen Bremen in ihrer Durchsetzungsfähigkeit nicht beeinträchtigt werden. Anhänger der stadtstaatlichen Tradition gaben dies zu bedenken. Zweifel ließen auch die Widerstände in Oldenburg und Preußen aufkommen. Beide Staaten waren nicht zu Gebietsabtretungen bereit. Für das Land Oldenburg bedeuteten die bremischen Pläne das Ende der Selbständigkeit. Dem oldenburgischen Staat sprach man in Bremen langfristig die Existenzfähigkeit ab. Man

85 Vgl. Klaus Neumann, S. 124 f.

prophezeite dem Land das Herabsinken auf die „Bedeutungslosigkeit eines verhältnismäßig kleinen Agrarstaats“⁸⁶. Die Entschädigung, die Oldenburg für die Übergabe der Eisenbahnen auf das Reich erhielt, würde allenfalls kurz- bis mittelfristig Oldenburgs Finanzlage aufbessern, wie man glaubte. Wirtschaftlich aber hätte der Abbau der weit in den oldenburgischen Norden hineinstrahlenden Marinebasis Wilhelmshaven für Oldenburg starke Verluste zur Folge. Man ging in Bremen von der Erwartung aus, daß Preußen Wilhelmshaven an Oldenburg zurückgeben würde. Die mangelnde Wirtschaftskraft Oldenburgs wäre den an einen Neuaufbau zu stellenden Anforderungen nicht gewachsen. Im Hinblick auf die von der Reichsverfassung postulierten Maßstäbe wirtschaftlicher und kultureller Höchstleistung als Voraussetzung für die Fortexistenz von Staaten hielt man die Ansprüche Oldenburgs auf seine Selbständigkeit für fragwürdig. Die auf die Hansestadt zukommende politische Auseinandersetzung hoffte man in Bremen mit Rückendeckung der Reichsregierung erfolgreich bewältigen zu können. Dem Reich gegenüber wollte Bremen seine nationale Aufgabe als Hafenplatz und Exportträger ins Feld führen und sich so politische Geltung verschaffen.

Im Hinblick auf diese bremischen Ambitionen überrascht die Pressemeldung von Anfang März 1919, daß Bremen bereit sei, für den Fall der Vereinigung mit Oldenburg auf seine Selbständigkeit zu verzichten, wenn ihm die Entscheidungsfähigkeit in Hafenfragen verbliebe⁸⁷. Den Hintergrund bildeten Gespräche, die Bremens Vertreter im Staatsenausschuß, Nebelthau, mit dem oldenburgischen Abgeordneten der Nationalversammlung und Mitglied des Landesdirektoriums, Hug, SPD, in Weimar geführt hatte. Nebelthau wäre damit Vorstellungen treu geblieben, die er schon Anfang Januar dem oldenburgischen Minister Scheer gegenüber geäußert hatte. Der Inhalt der Aussagen steht jedoch im Widerspruch zu den intern in Bremen gehegten Absichten. Die Tatsache, daß die Nachricht über die von Bremen initiierten Kontaktgespräche in der oldenburgischen Landeshauptstadt durchsickerte, läßt den Verdacht aufkommen, daß man die bremischen Bemühungen diskreditieren wollte. Alle bürgerlichen Parteien des Landes Oldenburg lehnten eine Vereinigung mit Bremen entschieden ab. Vorhandene wirtschaftspolitische Gegensätze zwischen dem Agrarstaat Oldenburg und der Schifffahrts- und Handelsmetropole Bremen spielten hierbei ebenso eine Rolle wie die politische Distanz, die man in Oldenburg zu dem radikalen Räteland Bremen mit seiner starken Arbeiterbewegung wahren wollte. Unter den Folgewirkungen des Krieges litt der Schifffahrts- und Handelsplatz Bremen weit mehr als sein politischer Nachbar Oldenburg. Angesichts der bedrohlichen Finanzlage Bremens wollte man in Oldenburg nicht in die Rolle des Sanierers gera-

86 Gloystein in seiner zweiten Denkschrift, ‚Bremen und seine Stellung im Reich‘, S. 16; vgl. Gloystein in seiner ersten Denkschrift, S. 11; vgl. auch Schumacher, 23. 2. 1919, s. o. Anm. 69.

87 Vgl. BN, 2. 3. 1919, Wiedergabe eines Berichts des Hamburger Fremdenblatts vom 28. 2. 1919 aus Oldenburg; vgl. Nachrichten für Stadt und Land, Oldenburg, Nr. 61, 3. 3. 1919; vgl. Eckhardt, S. 17.

ten. Furcht vor der wirtschaftspolitischen Überlegenheit der Hansestadt einerseits, Sorge um den Verlust der politischen Selbständigkeit andererseits ließen die bürgerlichen Parteien in Oldenburg jeden Kontakt meiden, der als Eingeständnis oder als Indiz für die Bereitschaft zur Aufgabe der Eigenstaatlichkeit gedeutet werden konnte. Auch in der DDP Oldenburgs gab es keine Befürworter eines Zusammengehens mit Bremen. Diesbezügliche Erwartungen in Bremen mußte man korrigieren. Einzig die oldenburgische Sozialdemokratie bewies, daß ein Zusammenschluß der beiden Staaten für sie nicht undenkbar war.

In Bremen ließ die amtierende Regierung die Zeitungsmeldungen insoweit bestätigen, daß sie an Vertreter der Regierung des Nachbarstaates herangetreten war. Man rechtfertigte den Schritt im Hinblick auf die künftigen nationalen Aufgaben, die auf Bremen im Interesse des Reichs zukamen und die es erforderlich machten, den Stadtstaat auf eine regional „breitere Basis“ zu stellen, „wozu es unbedingt der beiden Unterweserufer“ bedürfte⁸⁸. Bremen machte sich die Garantie für seinen Fortbestand zunutze. Der Hinweis auf nationale Belange diente der Hansestadt als Instrument, um ihren Forderungen Nachdruck zu verleihen. Die ‚Bremer Nachrichten‘ vom 9. März bekräftigten dies noch einmal. Führende Kreise des Reiches unterstützten demzufolge den Gedanken einer Erweiterung des Bremer Staatsgebiets⁸⁹. Der Kommentar der ‚Bremer Nachrichten‘ vom 2. März, der sich auf zuständige Stellen der Hansestadt berief, machte kein Hehl daraus, daß es für Oldenburg um den Anschluß an Bremen ging. Die oldenburgische Regierung wurde unter Druck zu setzen versucht, indem man dem Land androhte, in die Isolierung zu geraten, wenn es sich den Gedanken der Neugestaltung der bundesstaatlichen Ordnung verschlösse. Für die Parteien in Oldenburg bedeutete dieser Gedanke nur, daß man uneingeschränkt zur Aufgabe der beiden Exklaven Birkenfeld und Lübeck bereit war, vorausgesetzt ein Gebietsaustausch lasse sich ermöglichen.

Die Nachricht über die bremisch-oldenburgischen Kontakte hat in Oldenburg große Unruhe ausgelöst⁹⁰. Es stellte sich ferner heraus, daß die bremische SPD führende oldenburgische Sozialdemokraten zu einer Besprechung nach Bremen eingeladen hatte. An dem Gespräch nahmen auch die beiden Senatoren Bömers und Apelt teil, ein ungewöhnlicher Vorgang für ein rein parteiinternes Zusammentreffen.

Es ist an dieser Stelle nötig, auf die Rolle der bremischen SPD im Rahmen der Groß-Bremen-Beratungen einzugehen. Nach der gewaltsamen Beendigung der Räteherrschaft in Bremen durch Reichswehrtruppen hatte die Reichsregierung in der Hansestadt eine rein mehrheitssozialdemokratische Übergangsregierung eingesetzt. Als ihre Vertreter nahmen Karl Deichmann und Carl Winkelmann an den Konferenzen der Kommission über die politische Zukunft der Hansestadt am 24. und 26. Februar 1919 teil. Ihre Anwesen-

88 BN, 2. 3. 1919.

89 Vgl. ebd., 9. 3. 1919.

90 Vgl. Nachrichten für Stadt und Land, 3., 5., 17., 18., 19. u. 20. 3. 1919; vgl. Oldenburgische Volkszeitung, Vechta, 11. u. 19. 3. 1919.

heit ist nicht verzeichnet bei der Besprechung der Denkschrift Sulings am 26. Februar, fraglich ist ihre Teilnahme bei dem Vortrag Professor Schumachers am 23. Februar bei Generalkonsul Vinnen. Bemerkenswert am Verhalten der beiden Sozialdemokraten Deichmann und Winkelmann als Repräsentanten der provisorischen Regierung ist, daß sie in den Beratungen entgegen ihrer politischen Verantwortung keine Rolle spielten. Die Protokollnotizen Gloysteins verzeichnen an einer einzigen Stelle einen Wortbeitrag eines der SPD-Politiker. Dieser bezog sich nicht auf die Groß-Bremen-Frage, sondern auf das — nicht nur bezüglich der Stellung der Stadt Bremerhaven — neu zu gestaltende Verhältnis zwischen Staat und Stadt in Bremen. Aus dem Verhalten von Deichmann und Winkelmann wird deutlich, daß die politische Führung der Hansestadt in dieser Phase des Übergangs weiter in den Händen der ehemaligen Senatsangehörigen lag. Die Anwesenheit der beiden bürgerlichen Senatoren bei dem Treffen der SPD-Vertreter aus Oldenburg und Bremen unterstreicht dies gleichfalls. Am Verhalten der bremischen SPD in der Frage der Gebietserweiterung für Bremen läßt sich spätestens zu diesem Zeitpunkt erkennen, daß man sich in den Dienst der bürgerlichen Groß-Bremen-Vorstellungen gestellt hat. Die oldenburgische SPD war durch das Verhalten der bremischen Schwesterpartei in eine schwierige Lage geraten. Als Verräter an der politischen Selbständigkeit Oldenburgs wollte man nicht erscheinen. Nach Aussage der bürgerlichen ‚Nachrichten für Stadt und Land‘ hatten sich die oldenburgischen SPD-Politiker nur „angehört“, was die bremischen Vertreter zu sagen hatten⁹¹. Das Bedürfnis der oldenburgischen SPD wird deutlich, jeden Eigenanteil an dem Zustandekommen des Treffens und dem Inhalt der Gespräche von sich zu weisen. Die oldenburgische SPD-Parteizeitung ‚Republik‘ ergänzte, daß das Thema der Vereinigung der beiden Länder für die oldenburgischen Teilnehmer überraschend zur Sprache gekommen sei⁹². Nach den vorangegangenen Kontakten zwischen Nebelthau und Hug konnte dies ernstlich nicht mehr angenommen werden.

Am 27. März 1919 beabsichtigte Hug erneut, nach Bremen zu fahren. Die Bremer Sozialdemokraten Deichmann und Winkelmann regten telegraphisch an, auch Angehörige der Verwaltung und „evtl. der Parteien“ mitzubringen⁹³. Bevor es zur Ausweitung der Gesprächsrunde kam, unterband das oldenburgische Landesdirektorium mit Beschluß vom 24. März jeden weiteren Kontakt. „Das Direktorium stellt fest, daß keinem Direktionsmitglied Verhandlungsvollmacht gegeben ist und beschließt, in keinerlei Verhandlungen mit Bremen einzutreten.“⁹⁴ An der Herbeiführung dieses Beschlusses waren nur fünf der acht Mitglieder des Landesdirektoriums beteiligt. Von den vier Sozialdemokraten in der provisorischen oldenburgischen

91 Nachrichten für Stadt und Land, 19. 3. 1919.

92 Vgl. Republik, Rüstringen, 16. 3. 1919.

93 Telegramm an Hug, 22. 3. 1919, unterzeichnet von Deichmann und Winkelmann sowie den beiden Senatoren Apelt und Bömers, StAO1, Best. 131, 43.

94 Protokoll der Sitzung des Landesdirektoriums vom 24. 3. 1919, StAO1, Best. 131, 107.

Landesregierung fehlten die beiden profiliertesten Vertreter, Hug und Julius Meyer. Abwesend war auch der DDP-Abgeordnete der Nationalversammlung, Tantzen. Neben den beiden Sozialdemokraten Heitmann und Jordan nahmen an der Sitzung das Zentrums-Mitglied Driver und die beiden ehemaligen großherzoglichen Minister Scheer und Graepel teil, so daß theoretisch ein 3:2-Mehrheitsbeschluß möglich erscheint. Das Protokoll gibt allerdings keinen Hinweis auf die Stimmenverhältnisse bei der Beschlußfassung.

Hug zog aus der Zurechtweisung und dem Mißtrauensvotum gegen seine Person umgehend die Konsequenzen; er sagte den Gesprächstermin ab, da er keine Verhandlungsvollmacht besäße⁹⁵. In Bremen änderte man daraufhin die Strategie. Am 19. April unterbreitete der Senat der Stadt der oldenburgischen Regierung ein offizielles Angebot zu einer „zunächst unverbindlichen Aussprache über die Lage und das Für und Wider eines Zusammengehens“⁹⁶. Daß man in Bremen drei Wochen hatte verstreichen lassen, bis man erneut initiativ wurde, lag vor allem an der Regierungsbildung zum neuen Senat. Aus den Wahlen zur bremischen Nationalversammlung am 9. März 1919 war die SPD mit 32,7 % der Stimmen — 9,3 % weniger als bei der Wahl zur deutschen Nationalversammlung am 19. Januar — hervorgegangen. Rein rechnerisch verfügte sie mit der USPD, die 19,2 % erreichte, über die Mehrheit in der bremischen Nationalversammlung. Da die SPD eine Zusammenarbeit mit der USPD und KPD — diese erhielt 7,7 % der Stimmen — ausschloß, bot sich als Alternative nur ein Zusammengehen mit DDP und DVP an. Innerhalb der bürgerlichen Parteien waren auf die DDP 19,9 % der Stimmen entfallen, auf DVP und DNVP, die sich im ‚Landeswahlverband‘ zusammengeschlossen hatten, entfielen 13,4 %. Der neu gebildete Senat setzte sich aus zehn Sozialdemokraten, vier Demokraten, drei Volksparteilern und einem Unabhängigen, dem bisherigen Bürgermeister Dr. Donandt, zusammen⁹⁷.

Über beiderseitigen Terminverschiebungen verlor man in Bremen das Interesse an der weiteren Verfolgung des staatlichen Zusammenschlusses. Der oldenburgischen Regierung war diese Entwicklung nur recht. Vor allem das Ergebnis der Verfassungsberatungen in Weimar dürfte für das Verhalten der Hansestadt bestimmend gewesen sein. In zweiter Lesung wurden im Verfassungsausschuß die bislang ausgehandelten Bestimmungen der Reichsverfassung entscheidend zugunsten der bestehenden Länder verändert. Grenzkorrekturen bedurften für den Fall, daß eines der betroffenen Länder seine Zustimmung verweigerte, eines verfassungsändernden Gesetzes. In dritter Lesung wurde dieses Verfahren zwar zugunsten des einfachen Reichsgesetzes abgeschwächt, aber es blieb dabei, daß die Länder nicht aus dem Entscheidungsprozeß ausgeklammert wurden, wie dies in erster Lesung im Verfassungsausschuß der Nationalversammlung beschlossen worden war. Wenn der Wille der Bevölkerung oder das Reichsinteresse eine Gebietsänderung

95 Vgl. Telegramm Hug an Deichmann, 25. 3. 1919, StAO1, ebd.

96 Senatskommission für Reichs- und Auswärtige Angelegenheiten (Donandt) an Landesdirektorium Oldenburg, 19. 4. 1919, StAO1, Best. 131, 43.

97 Vgl. hierzu bei Schwarzwälder, Bd. 3, S. 221—228.

geboten erscheinen ließ, konnte ein Land zu Abtretungen gezwungen werden. Der Weg der Initiative über eine Volksabstimmung gegen den Willen des betroffenen Staates war aber erschwert worden; es bedurfte der Zustimmung von $\frac{3}{5}$ der abgegebenen Stimmen oder aber von 50 % der Wahlberechtigten, um die Berechtigung für die Loslösung von Gebietsteilen zu erwerben. Daß die Reichsregierung von sich aus aktiv würde, war zweifelhaft. Da der etwaige Versuch, die Ländergrenzen neu zu ziehen, mehr oder weniger alle bestehenden Staaten in Mitleidenschaft zog, mußte mit dem konzertierten Widerstand der Länder gegen ein derartiges Vorhaben gerechnet werden. Vor allem kam jedoch hinzu, daß die dem Deutschen Reich im Versailler Vertrag auferlegten Gebietsabtretungen das kurzzeitig aufgeflamnte Streben nach einer territorialen Neuordnung endgültig ausgelöscht hatten. Eine Schwächung des Reiches durch Streitigkeiten zwischen den Ländern und dem Reich wollte man nicht in Kauf nehmen. Da die Frage der Neuordnung zunächst einmal in den Hintergrund gedrängt wurde, enthob sich auch für die bremischen Erwägungen der Ansatzpunkt, eine Revision anzustreben.

Der Weg nach rechts

*Anmerkungen zur politischen Funktion der bürgerlichen Zeitungen
Bremens 1928–1932*

Von Hartwig Gebhardt

Lange Zeit ist in der Öffentlichkeit die Vorstellung von der Bedeutung der nichtnationalsozialistischen bürgerlichen Presse in der Endphase der Weimarer Republik von der vielfach, vor allem von den Zeitungsverlegern verbreiteten Darstellung geprägt worden, ihre Blätter hätten das parlamentarische System publizistisch verteidigt und bis 1933 (und noch darüber hinaus) den Aufstieg des Nationalsozialismus zu ver- und behindern gesucht. Erst spät, in den letzten Jahren, haben einzelne inhaltsanalytische Untersuchungen dieses Bild teilweise erheblich revidiert.¹ Die traditionelle Auffassung einer weitgehenden Immunisierung der bremischen Öffentlichkeit gegen alle Spielarten des Rechtsradikalismus (Bestandteil und Ausdruck eines vermeintlichen bremischen Sonderweges²) fordert die Frage nach der Haltung der hiesigen bürgerlichen Zeitungen im Hinblick auf konservative bis nationalsozialistische Positionen in den Krisenjahren der Weimarer Republik heraus. Im folgenden soll versucht werden, dieser Frage nachzugehen, und zwar am Beispiel des Verhaltens der Zeitungen in den Wahlkämpfen zwischen 1928 und 1932. Wahlkampf-situationen sind für Untersuchungen wie die folgende besonders geeignet, da sie wichtige politische Entscheidungen zum Gegenstand haben und differenzierte Positionen der untersuchten Zeitungen erwarten lassen.

Die folgende Analyse läßt sich von zwei methodischen Überlegungen leiten. Es geht erstens darum, Presse nicht allein als „Spiegel“ ihres gesellschaftlichen Umfelds, sondern auch und gerade als selbst politisch wirksames Element im Prozeß gesellschaftlicher Entscheidungen zu begreifen. Eine solche Annahme konkretisiert sich z. B. in der Frage, ob die bürgerlichen Zeitungen Bremens, die ausnahmslos Wert darauf legten, als überparteilich angesehen zu werden, versuchten, ihre Leser in Richtung auf eine bestimmte Wahlentscheidung hin zu beeinflussen, und ggf. welche operationalen Formen eine derartige publizistische Praxis annahm. Die zweite Überlegung betrifft das Verhältnis von bürgerlicher Öffentlichkeit und Nationalsozialismus

- 1 In jüngster Zeit Klaus Wernecke: Die Provinzpresse am Ende der Weimarer Republik. Zur politischen Rolle der bürgerlichen Tageszeitungen am Beispiel der Region Osthannover, in: Blühm/Gebhardt (Hrsg.): Presse und Geschichte II. Neue Beiträge zur historischen Kommunikationsforschung, München u. a. 1987, S. 365–404.
- 2 Kritisches zum „Sonderweg“-Modell bei MarBolek/Ott: Bremen im Dritten Reich, Bremen 1986, S. 22–24.

in den letzten Jahren der Weimarer Republik. Dabei geht es vor allem um Veränderungen in diesem Verhältnis, deren Zeugnisse man nicht nur unter quantitativen Gesichtspunkten beachten sollte (etwa: wie oft berichteten die Zeitungen über die NSDAP?), sondern auch unter dem weitergehenden Aspekt des Anteils der bürgerlichen Presse an Bestrebungen, die damalige Öffentlichkeit für antidemokratische Ideologie- und Verhaltensmuster³ empfänglich zu machen und damit, beabsichtigt oder nicht, dem Nationalsozialismus den Weg zu ebnen.

Die Bremer Zeitungslandschaft war seinerzeit politisch und soziologisch vielgestaltig. Zu Beginn der 20er Jahre gab es neben den Blättern der SPD und der KPD drei bürgerliche Tageszeitungen. Die auflagenstärkste waren die „Bremer Nachrichten“, die sich zu jener Zeit selbst als „demokratisch“ bezeichneten⁴. Die ebenfalls traditionsreiche „Weser-Zeitung“, einziges überregionales Blatt Bremens, war 1917 aus dem Verlag Schünemann, der auch die „Bremer Nachrichten“ herausgab, ausgeschieden und hatte einen Kurswechsel nach rechts in Richtung Vaterlandspartei vollzogen; um 1920 nannte die „Weser-Zeitung“ ihre Tendenz „deutschliberal“⁵. Die dritte Zeitung war die „Bremer Zeitung“, 1921 hervorgegangen aus einem Generalanzeiger namens „Bremer Tageblatt“, der seine frühere Überparteilichkeit spätestens in Weltkrieg und Revolution endgültig aufgegeben hatte; die „Bremer Zeitung“ war offen rechts, „national“⁶. Gegen Ende der 20er Jahre finden wir diese drei bürgerlichen Zeitungen wieder, allerdings nicht ohne z. T. wesentliche Veränderungen. Die „Bremer Nachrichten“, die sich 1920, wie eben erwähnt, als „demokratisch“ bezeichnet hatten, firmierten jetzt unter der selbstgewählten Tendenzbeschreibung „unabhängig, national“⁷, und die „Weser-Zeitung“ gab ihre Richtung nun mit „liberal-national, ohne parteipolitische Bindung“ an⁸. Nur die „Bremer Zeitung“ war bei ihrem „national“ geblieben⁹. Es war klar, daß es für drei sich nunmehr als „national“ bezeichnenden Zeitungen in Bremen keinen Platz gab, zumal sich auch der ökonomische Konkurrenzkampf gegen Ende der 20er Jahre deutlich verschärfte. Die Folge war, daß der kapitalstarke Schünemann-Verlag erst die „Weser-Zeitung“ zurückkaufte und dann die „Bremer Zeitung“ aus dem Markt drängte. Letztere stellte Ende 1929 ihr Erscheinen ein. Doch dauerte die Monopolstellung des Schünemann-Verlages auf (rechts)bürgerlicher Seite nur gerade ein Jahr. Anfang 1931 gelang es der NSDAP in Bremen, ein eigenes Blatt, die „Bremer Nationalsozialistische Zeitung“, zu etablieren. Die Zahl der

3 Über deren Entstehung und Begründung s. Kurt Sontheimer: Antidemokratisches Denken in der Weimarer Republik. Die politischen Ideen des deutschen Nationalismus zwischen 1918 und 1933, München 1962.

4 Müller: Zeitungs-Adreßbuch, Leipzig 1920, S. 25.

5 Ebd.

6 BZ 1/1. 1. 1921, und Müller: Zeitungs-Adreßbuch, Leipzig 1926, S. 43 (verzeichnet unter dem kurzzeitig angenommenen Titel „Nationale Rundschau“).

7 Jahrbuch der Tagespresse, Berlin 1928, S. 32.

8 Ebd.

9 Ebd.

proletarischen Zeitungen — das sei hier des Gesamtbildes wegen erwähnt — spiegelte jeweils den Stand der Parteiverhältnisse wider. Zunächst warben drei Zeitungen — der MSPD, der USPD und der KPD — um die (zumeist proletarischen) Leser/innen. Nach 1922 gab es dann bis zum Verbot elf Jahre später zwei Arbeiterblätter, die sozialdemokratische „Bremer Volkszeitung“ und die kommunistische „Arbeiter-Zeitung“¹⁰.

Für eine vergleichende Betrachtung der nichtnationalsozialistischen bürgerlichen Zeitungen der Hansestadt beginne ich mit dem Reichstagswahlkampf im Mai 1928.

Obgleich die „Bremer Zeitung“ offiziell keine Parteibindung zu erkennen gab (sie bezeichnete ihre Tendenz, wie gesagt, als „national“, 1929 sogar als „unabhängig, national“¹¹), war sie de facto ein Organ der Deutschnationalen Volkspartei. Die Wahlberichterstattung ließ daran für den Leser keinen Zweifel. Etwa zwei Wochen vor der Wahl am 20. Mai 1928 setzte eine massive Werbung für die DNVP ein, die von redaktionellen Empfehlungen an die Leser, deutschnational zu wählen, über die Veröffentlichung echter oder fingierter Leserbeiträge mit DNVP-Wahlwerbung („Von einem Bremer Leser wird uns geschrieben. . .“¹², „Aus Bremer Bürgerkreisen wird uns geschrieben. . .“¹³) bis zur Schlagzeile „Auf zur Wahl! Deutschnational!“¹⁴ reichte. — Das Wahlergebnis war für die Bremer DNVP ein Fiasko. Gegenüber der letzten Wahl im Dezember 1924 verlor sie rund 40 Prozent der Stimmen, die von etwa 23 400 auf 15 300 zurückgingen. Die Auflagenbewegung der „Bremer Zeitung“ scheint eine parallele Entwicklung genommen zu haben: im Jahre 1923 hatte die Zeitung ihre tägliche Auflage mit 18 000 angegeben¹⁵, dann aber keine Zahlen mehr veröffentlicht, ein Indiz für eine sinkende Auflage. Diese Hinweise deuten auf einen drastischen politischen und publizistischen Funktionsverlust der „Bremer Zeitung“ in der zweiten Hälfte der 20er Jahre hin, der durch die politische Tendenzverschiebung der Hauptkonkurrenz „Bremer Nachrichten“ nach rechts offenbar noch beschleunigt wurde. Da halfen auch keine Abgrenzungsversuche mehr (so suggerierte die „Bremer Zeitung“ ihren Lesern zu Unrecht noch 1928 eine besondere Nähe der „Bremer Nachrichten“ zur Deutschen Demokratischen Partei¹⁶).

Offenbarte das Beispiel der „Bremer Zeitung“ die Risiken einer zu engen Bindung an eine unter mehreren bürgerlichen Parteien, demonstrierten die „Bremer Nachrichten“ die publizistische Stärke einer Zeitung, die — ohnehin traditionell in der bremischen Öffentlichkeit verankert und mit einer Auf-

10 Zur Entwicklung der Bremer Presse allgemein s. Hartwig Gebhardt: Zeitung und Journalismus in Bremen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, in: Brem. Jb. 57/1979, S. 183—246.

11 Albacharys Markt-Zahlen für Reklame-Verbraucher, Berlin 1929, S. 31.

12 BZ 109/9. 5. 1928, „Dr. honoris causa Stegerwald. Husarenritt gegen die Deutschnationalen“.

13 BZ 113/14. 5. 1928, „Reichsbahn, Basch und Bremer Nachrichten“.

14 BZ 117/19. 5. 1928.

15 Sperlings Zeitschriften-Adreßbuch, Leipzig 1923, S. 266.

16 BZ 104/3. 5. 1928, „D.D.P.“.

lage von etwa 70 000 Exemplaren täglich¹⁷ verbreitetste Zeitung in der Hansestadt — die Interessen eines ganzen Spektrums bürgerlicher Gruppierungen, von den Anhängern der DDP bis zu denen der DNVP und des „Stahlhelm“, zu berücksichtigen wußte. Klar war die Grenze zu SPD und Sozialismus hin gezogen: „Die große Gefahr!“¹⁸. „Wähle richtig — wähle bürgerlich!“ lautete die redaktionelle Parole¹⁹, mit der auch die Selbstaussage, die „Bremer Nachrichten“ seien eine „unabhängige, von Partei-Einflüssen freie Zeitung“²⁰, durchaus vereinbar schien. Die Sympathien der Zeitung galten, soweit redaktionelle Beiträge und die Aufmachung im Wahlkampf insgesamt erkennen lassen, den „drei großen Bürgerparteien“: DDP, DVP und DNVP. Die NSDAP spielte in den „Bremer Nachrichten“ zu jener Zeit — 1928 — noch eine Außenseiterrolle: der einzige Versammlungsbericht geriet zu einer scharfen Kritik an Partei und Versammlungsredner²¹. Dies bedeutete nun allerdings nicht, daß sich die Zeitung der politischen Rechten als publizistische Plattform verweigert hätte. So gaben die „Bremer Nachrichten“ am Morgen des Wahltages dem „Stahlhelm“ Gelegenheit zu einer ausführlichen Selbstdarstellung, die sich als ein Katalog völkisch-antidemokratischer Ideologeme präsentierte: „Volksgemeinschaft“, „Deutschsein bis in die letzte Faser“, der Parlamentarismus als „eine der schlimmsten Quellen unseres Unglücks“, statt Mehrheitsbeschlüssen „verantwortungsfreudige Führer“²². Der Redaktion war ein derartiges Denken nicht ganz fremd, wie der Leitartikel zwei Tage nach der Wahl dokumentiert. Angesichts der Stimmenverluste empfahl der Verfasser den bürgerlichen Parteien, den Begriffen „Kultur, Nation, Rasse, Heimatboden und Geschichte“ künftig mehr Aufmerksamkeit zu schenken und ihnen eine „tiefere Wertung“ zu geben. Auch müßte die Klassengesellschaft überwunden und durch eine „Volksgemeinschaft“ ersetzt werden.²³

Die dritte bürgerliche Zeitung Bremens, die „Weser-Zeitung“, unterschied sich in publizistischer Hinsicht nicht unwesentlich von den beiden vorgenannten Blättern. Sie galt als Organ der bremischen Wirtschaft, erschien

17 Sperlings Zeitschriften- u. Zeitungs-Adreßbuch, Leipzig 1928, S. 418: „68 000“; Handbuch des öffentlichen Lebens, Leipzig [1928], S. 674: „über 70 000“.

18 BN 139/19. 5. 1928, 1. Bl.

19 BN 136/16. 5. 1928, 5. Bl.

20 BN 138/18. 5. 1928, 2. Bl., „An die Jungwähler!“ — Der redaktionelle Beitrag warnt die Jungwähler vor dem „Sozialismus“ (gemeint ist die Sozialdemokratie) und schließt mit der fettgedruckten Zeile: „Sie [die Jungwähler] wählen bürgerlich!“

21 BN 131/11. 5. 1928, 3. Bl., u. a.: „... was an Ehrabschneidung, Verleumdung, Klatsch aus dunkelsten Quellen nur denkbar ist, tischte dieser entgleiste Kanzlerredner [ein ehemaliger Pastor] mit widerlichem pathetischen Gegeifer auf“. — Der Bericht der vorerwähnten deutschnationalen „Bremer Zeitung“ über dieselbe Versammlung fiel demgegenüber recht wohlwollend aus. Moniert wurde nur, daß der Redner „nicht immer sachlich“ geblieben sei (BZ 110/10. 5. 1928, 1. Beil.).

22 BN 140/20. 5. 1928, 5. Bl. „Die politische Sendung des Stahlhelms“.

23 BN 142/22. 5. 1928, 1. Bl., „Lehren des 20. Mai“.

zweimal täglich²⁴ und kostete deutlich mehr als „Bremer Zeitung“ und „Bremer Nachrichten“. Die Zusammensetzung ihrer Leserschaft gab sie nicht ohne Stolz so an: 16 % höhere Beamte und Angestellte, 16 % Freiberufler und 62 % Bezieher aus Handel und Gewerbe²⁵. Hier deutete sich bereits eine politische Präferenzbildung an. Die „Weser-Zeitung“ bezeichnete sich zwar selbst als „unabhängig-national“²⁶, doch widersprach dem, daß einer der drei Geschäftsführer der Zeitung, Gerhard Heile, der Bremischen Bürgerschaft bis 1926 als Mitglied der DVP-Fraktion angehört hatte und daß ein weiterer Geschäftsführer, Ernst Hintzmann, Spitzenkandidat der Deutschen Volkspartei für die Reichstagswahl am 20. Mai 1928 im Wahlkreis Weser-Ems war. Es konnte daher niemanden überraschen, daß die Zeitung im Wahlkampf ihre ganze politische und publizistische Unterstützung diesem Kandidaten zukommen ließ (z. B. „Jeder wähle! Es ist wichtig! Wer Liste vier [DVP] wählt, macht es richtig!“²⁷). Die Charakterisierung der „Weser-Zeitung“ aus dem Jahre 1924 durch den Bremer Senat: „volksparteiliches Organ“²⁸ galt vier Jahre später also noch unverändert.

Als erstes Zwischenergebnis läßt sich festhalten, daß „Bremer Zeitung“ und „Weser-Zeitung“ in ihrer Funktion für die politische Öffentlichkeit Bremens vergleichsweise eng definiert waren, die eine als Organ der Deutschnationalen, die andere als Sprachrohr der Wirtschaft und als DVP-Blatt. Doch erwies sich die Vertretung nur jeweils einer Fraktion des Bürgertums als eine zu schmale soziale und politische Basis für eine eigenständige publizistische Existenz: Die „Weser-Zeitung“ wechselte 1929 den Besitzer und kehrte in ihren Gründerverlag Schünemann zurück, die „Bremer Zeitung“ ging im selben Jahr ein. Allein die „Bremer Nachrichten“ konnten sich zu Recht als einzige Tageszeitung bezeichnen, „die eine Erfassung aller Bevölkerungsschichten im Bremer Wirtschaftsgebiet zusichern kann“²⁹, denn als bürgerliches Massenblatt hatte sie bereits seit langem zahlreiche Leser auch in der Bremer Arbeiterschaft. Auch ihnen und besonders ihnen galt die Aufforderung „Wähle richtig — wähle bürgerlich!“³⁰. Das völkisch-nationalsozialistische Wählerpotential war 1928 allen drei Zeitungen eine vernachlässigbare Größe. Das Wahlergebnis — etwa je ein Prozent für die NSDAP und den Völkisch-Nationalen Block — schien ihnen recht zu geben.

Im Reichstagswahlkampf im September 1930 gab es neben den beiden proletarischen Tageszeitungen nur noch zwei bürgerliche Blätter, die „Bremer Nachrichten“ und die „Weser-Zeitung“, die nunmehr zudem vom selben Verlag herausgegeben wurden. Der Besitzerwechsel bedeutete für die „Weser-

24 Die bei Albachary (wie Anm. 11) angegebene Auflagenzahl „ca. 19 000“ ist wahrscheinlich überhöht; Sperlings Zeitschriften- u. Zeitungs-Adreßbuch, Leipzig 1931, S. 469, gibt „12 000“ an.

25 Albachary (wie Anm. 11).

26 Ebd.

27 WZ 312A/19. 5. 1928, 2. Beil., redaktioneller Aufruf.

28 Gebhardt (wie Anm. 10), S. 219, Anm. 86.

29 Albachary (wie Anm. 11), S. 30.

30 Mehrfach, z. B. BN 139/19. 5. 1928, 3. Bl.

Zeitung“ die Integration in das politische Strategiekonzept des Schünemann-Verlages, d. h. trotz der weiter erkennbaren Vorliebe der „Weser-Zeitung“ für die DVP keine Schwerpunktwerbung mehr für diese Partei, statt dessen Breitbandwerbung für das bürgerliche Lager unter Ausschluß der Nationalsozialisten („ . . . auf wirtschafts- und währungspolitischem Gebiet die größte Gefahr für unser Volk“³¹).

Die „Bremer Nachrichten“ folgten derselben Generallinie, ihre spezielle Aufgabe bestand aber, wie auch schon 1928, darin, die Arbeiterleser und wohl vor allem die, die traditionell der SPD ihre Stimmen gaben, zu einer Änderung ihres Wahlverhaltens zugunsten einer der bürgerlichen Parteien zu bewegen. Dazu diente die Veröffentlichung nicht namentlich gezeichneter, gegen SPD und ADGB gerichteter Leserbeiträge angeblich aus Gewerkschafts- und Arbeiterkreisen (z. B. „Von einem Metallarbeiter wird uns geschrieben. . .“ gegen „sozialistische Mißwirtschaft“ und „Bonzentum“³² oder „Stempelbrüder‘ schreiben uns. . .“ gegen das „Wohlleben“ führender sozialdemokratischer und gewerkschaftlicher Mandatsträger³³). Auch die redaktionelle Parole „Bürgerlich wählen heißt Staatsbürger sein!“³⁴ dürfte sich vor allem an die proletarischen Leser der Zeitung gerichtet haben. Schärfer noch als die „Weser-Zeitung“ bezogen die „Bremer Nachrichten“ Stellung gegen die Nationalsozialisten. Nach einem Konflikt der beiden Schünemann-Zeitungen mit der Bremer NSDAP kam es eine Woche vor der Wahl sogar zu einer gemeinsamen Boykott-Erklärung der beiden Blätter gegenüber der Partei unter der Überschrift „Laßt die Nazis unter sich“³⁵. Doch wie schon 1928, stellten sich auch vor dieser Wahl die „Bremer Nachrichten“ als Plattform zur Verbreitung rechtskonservativ-völkischer Lehren zur Verfügung. So referierte bzw. zitierte die Zeitung die konservativen Ideologen Edgar Jung³⁶ und Paul Rohrbach³⁷ und gab ihre Sympathie mit deren Auffassungen dabei offen zu erkennen. Quintessenz des Vortrags von Jung in Bremen am 5. September: „ . . . im Staate [könne es] . . . nur eine Persönlichkeit geben, die herrsche“, und „Gehorsam sei notwendig und Führung“. Die Kritik Jungs am Populismus des Nationalsozialismus — dieser sei nur eine „letzte radikale, demokratische Welle“ und „noch nie habe die Masse aufgebaut“ — entsprach, wie viele Artikel in der Zeitung in jenen Tagen belegen, der in der Redaktion vorherrschenden Überzeugung.

31 WZ 536/12. 9. 1930, „Nationalsozialismus heißt Inflation. Planlose Planwirtschaft“.

32 BN 252/11. 9. 1930, 2. Bl., „Arbeitskollegen, hört!“

33 BN 255/14. 9. 1930, 3. Bl.

34 BN 251/10. 9. 1930, 1. Bl.

35 WZ 522A/6. 9. 1930; BN 247/6. 9. 1930, 2. Bl.

36 BN 247/6. 9. 1930, 2. Bl., „Der Weg zum neuen Reich“; die „Weser-Zeitung“ brachte außer einem Vortragsbericht auch noch einen längeren Auszug aus Jungs Buch „Die Herrschaft der Minderwertigen“ (WZ 520A/5. 9. 1930 und 522A/6. 9. 1930).

37 BN 250/9. 9. 1930, 1. Bl., „Nationale Rettung“.

Das Ergebnis der Reichstagswahl vom 14. September 1930 — im neuen Reichstag stellte die NSDAP statt bisher zwölf nunmehr 107 Abgeordnete und damit die zweitstärkste Fraktion, im bremischen Staatsgebiet konnte sie mit über 26 000 Stimmen ihr Ergebnis von 1928 verdreizehnfachen und kam damit auf den dritten Platz — setzte der so unbedingt scheinenden Haltung der Schünemann-Blätter gegenüber dem Nationalsozialismus aber ein schnelles Ende. Bereits am Tage nach der Wahl beteiligte sich der Chefredakteur der „Weser-Zeitung“, Georg Borttscheller, an Überlegungen, die Nationalsozialisten an der künftigen Reichsregierung zu beteiligen³⁸; einen Tag später gab er dem wiedergewählten DVP-Kandidaten Gelegenheit, Sympathien für eine Regierungsbeteiligung der Nationalsozialisten zum Ausdruck zu bringen, jedenfalls, da die Bereitschaft der NSDAP fraglich sei, einen „eindeutige[n] Rechtskurs“ der Regierung zu fordern³⁹. Vor den bremischen Bürgerschaftswahlen am 30. November 1930 ließ die „Weser-Zeitung“ im redaktionellen Teil den „Stahlhelm“ wiederholt Werbung für ein Senatsbündnis „alle[r] nationalen Kräfte“ unter Einschluß der NSDAP machen.⁴⁰ Allein die Befürchtung, daß die Nationalsozialisten die internationalen Handelsinteressen Bremens nicht hinreichend berücksichtigen könnten, hinderten den WZ-Chefredakteur daran, sich diese Forderung ganz zu eigen zu machen.⁴¹ Am Tage vor der Wahl schließlich las sich der Bericht der Zeitung über einen Auftritt Hitlers in einer Massenversammlung in Bremen am 28. November streckenweise wie aus dem nationalsozialistischen Pressedienst wörtlich übernommen: die Rede Hitlers sei einem „Lichtstrahl, der . . . in die erschütterten Gefühlstiefen der Menschen fällt“, vergleichbar. „Hier beginnt das Wissen, daß das deutsche Volk trotz Zusammenbruch und Demokratie erst am Anfang seines politischen Werdens steht.“⁴² In seinem Kommentar zu dem Ereignis steigerte sich Chefredakteur Borttscheller geradezu in einen Hymnus auf den Redner Hitler, den er als „zutiefst gütigen Menschen“ bezeichnete. „Ein glühender Patriotismus und ein heißes Empfinden für die vaterländische, seelische und materielle Not des Deutschen greift nach dem Herzen der Gemeinde. Hitler ist kein Redner schlechthin, eher ein großer Prediger . . . Ehrlichkeit und Einfachheit prägen seine Züge, seinen Genius und seine Anschauung.“⁴³ Am Tag nach der Wahl, aus der die

38 WZ 541A/15. 9. 1930: „. . . dem können wir beipflichten“ unter der Voraussetzung, daß die NSDAP ihr Programm von dem „sozialistischen Wirrwarr, der darin herrscht“, befreit („Der Faustschlag“, von „Bt.“).

39 WZ 543A/16. 9. 1930, „Zum Wahlergebnis“, von Ernst Hintzmann.

40 WZ 683/20. 11.1930, „Rote Pferde vor Bremens Staatswagen?“.

WZ 685A/21. 11. 1930, „Eine Forderung des Stahlhelms“.

41 WZ 687A/22. 11. 1930, „Bremen wählt“, von „Bt.“.

42 WZ 701A/29. 11. 1930, „Adolf Hitler im bremischen Wahlkampf“.

43 WZ 702A/29. 11. 1930, „Bremen wählt“, von „Bt.“. Diese Ausführungen widerlegen die Darstellung Borttschellers in seinen Lebenserinnerungen (Bremen, mein Kompaß, Bremen o. J. [1973]): „Als ich nach der Versammlung im Kasino den Heimweg antrat, sagte ich, der Mann ließe mich kalt. . . Weil ich keine Antenne für den Stil Hitlers hatte und das auch noch in der ‚Weser-Zeitung‘ zum Ausdruck gebracht hatte, war der Freundeskreis — nicht alle — fassungslos. Das war meine erste Be-

Nationalsozialisten mit 32 Sitzen (vorher zwei) als zweitstärkste Fraktion der Bürgerschaft (nach der SPD) hervorgingen, forderte der Kommentator der „Weser-Zeitung“ den „entschiedensten Versuch“, die NSDAP, die er als „nunmehr größte bürgerliche Partei“ bezeichnete (bis dahin hatten die beiden Schünemann-Blätter die NSDAP den „sozialistischen“ Parteien zugezählt), an der Senatsbildung zu beteiligen.⁴⁴

Berichterstattung und Kommentierung des Auftritts Hitlers waren in den „Bremer Nachrichten“ eine Spur weniger emphatisch⁴⁵, auch vermied die Redaktion, sich in der Frage einer Regierungsbeteiligung der Nationalsozialisten in Bremen festzulegen. Immerhin zählten nun auch die „Bremer Nachrichten“ die Nationalsozialisten bzw. Völkischen den bürgerlichen Parteien zu⁴⁶, blieben aber bei ihrem Vorbehalt, daß das NS-Programm wie auch die Personen, die in Bremen die Partei repräsentierten, im Hinblick auf die Vertretung der bremischen (Außen-)Wirtschaftsinteressen Anlaß zu erheblichem Mißtrauen gäben. Die Nuancen, die in der publizistischen Strategie zwischen beiden Zeitungen bestanden, dokumentieren einen Funktionsunterschied: in der „Weser-Zeitung“ war das Besitzbürgertum unter sich und konnte seiner „nationalen Gesinnung“ ungestört freien Lauf lassen, in den „Bremer Nachrichten“ hingegen kam es darauf an, linksbürgerliche und proletarische Leser nicht durch eine zu NS-freundliche Haltung zu provozieren und die Akzeptanz in diesen Leser- und Wählerkreisen zu gefährden.

In der Folgezeit verlagerte sich der politische Gravitationspunkt beider Blätter immer weiter nach rechts. Der Papensche Staatsstreich in Preußen am 20. Juli 1932 wurde von ihnen unisono begeistert begrüßt: „Durchgriff!“ und „Die sozialistische Herrschaft in Preußen gebrochen“ lauteten die Überschriften am 20. bzw. 21. Juli.⁴⁷ Doch lassen sich auch in jenen Tagen vor der Reichstagswahl am 31. Juli wiederum funktionale Unterschiede zwischen

gegnung mit Hitler“ (S. 44). Unrichtig ist auch die Terminierung 1931. — Man könnte die Angaben B.s auf Erinnerungsschwäche zurückführen, läge seiner Darstellung jener Jahre nicht durchgängig das Bestreben zugrunde, den damaligen Kurs des Bremer Großbürgertums und seiner Zeitung als liberal und demokratisch zu apostrophieren. Wenn B. im nachhinein bedauert, daß sich die Weimarer Republik nicht erfolgreich gegen ihre Gegner — „Nationalsozialisten und Kommunisten und den Klüngel um Hugenberg“ — verteidigt habe (S. 83), und den Eindruck zu erwecken sucht, er und seine Redaktionskollegen hätten sich bei ihrer journalistischen Arbeit von der Überzeugung leiten lassen, „daß die Presse ein wesentliches Element der Demokratie sei“ (S. 51 f.), so unterschlägt er, daß sich die „Weser-Zeitung“ gerade zu jener Zeit unter seiner Leitung offen in die antidemokratische Front gegen die Weimarer Republik einreihete.

44 WZ 704A/1. 12. 1930, „Das Fazit“.

45 Wenngleich sich auch hier überaus lobende Worte für den Referenten finden, u. a. „... standen seine, von hohem idealistischen Schwung getragenen Ausführungen ... turmhoch über jenen Schmähreden und Parteiklopffechtereien, wie wir sie von marxistischer Seite in diesem Wahlkampf wiederholt erleben mußten“ (BN 331/29. 11. 1930, 3. Bl., „Adolf Hitler in Bremen“).

46 BN 328/26. 11. 1930, 2. Bl., „Bürgerschaftswahlen 1920—27“.

47 BN 201/21. 7. 1932, 1. Bl.; WZ 401A/20. 7. 1932.

„Weser-Zeitung“ und „Bremer Nachrichten“ ausmachen. Erstere, mit einer Auflage von inzwischen vermutlich weniger als 10 000 Exemplaren so gut wie ausschließlich im Bremer Großbürgertum verbreitet, gab unter dem Eindruck des Sieges des autoritären Staates über die Sozialdemokratie alle Zurückhaltung in der Frage der Parteilichkeit auf. Das Blatt setzte sich offen für ein Bündnis von DVP und DNVP ein und konzentrierte seine publizistische Unterstützung auf diese beiden Parteien der politischen Rechten. Die redaktionelle Wahlparole lautete demgemäß „Wählt national-bürgerlich!“⁴⁸, eine Aufforderung, die bei dieser Leserschaft wohl ohnehin überflüssig war. An einer Einbeziehung der NSDAP in diese Unterstützung sah sich die „Weser-Zeitung“ allein durch den Umstand gehindert, daß die Partei an ihrem Autarkieprogramm, das mit den bremischen Wirtschaftsinteressen unvereinbar schien, festhielt.⁴⁹ Das Bedauern der Zeitung und der von ihr repräsentierten Wirtschaftskreise über die Weigerung der Nationalsozialisten, dieses letzte Hindernis auf dem Weg zu einem umfassenden Bündnis aller rechtsstehenden Parteien wegzuräumen, durchzieht die einschlägige Berichterstattung und Kommentierung in jener Zeit wie ein roter Faden. Im übrigen ergriff die Redaktion wiederholt die Gelegenheit, ihre Sympathie für die nationalsozialistische Bewegung zum Ausdruck zu bringen. So öffnete sie einen Monat vor der Reichstagswahl einem ungenannten Verfasser „aus katholischen Kreisen, die offensichtlich den Gegensatz des Zentrums zur NSDAP bedauern“, den redaktionellen Teil, um für ein Bündnis von Zentrum und Nationalsozialismus zu werben. In einem Vorspann zu dem Beitrag bezeichnete sich die „Weser-Zeitung“ in dieser Frage als „durchaus neutral“, machte aber gleichzeitig deutlich, daß sie mit den Ansichten des Artikelschreibers übereinstimmte: „Alle Bestrebungen, welche auf die Herstellung einer Volksgemeinschaft abzielen, verdienen Unterstützung, gerade deshalb ist ein Ausgleich zwischen Zentrum und NSDAP wichtig.“⁵⁰

Die „Bremer Nachrichten“ gingen im Hinblick auf ihr weitaus zahlreicheres und sozial viel breiter gefächertes Publikum wiederum vorsichtiger zu Werke. Zwar favorisierte auch diese Zeitung DVP und DNVP und gab u. a. führenden Parteirepräsentanten unmittelbar vor der Wahl Gelegenheit, als Leitartikler für ihre Parteien zu werben⁵¹, doch verwahrte sie sich gegen den vom sozialdemokratischen Parteiorgan erhobenen Vorwurf⁵², mit der Wahlempfehlung für DVP und DNVP „unsere Unabhängigkeit von allen Partei-Einflüssen, unsere überparteilich-nationale Linie aufgegeben“ zu

48 WZ 408/24. 7. 1932, redaktioneller Kasten.

49 Z. B. WZ 408/24. 7. 1932, „Freund oder Feind des Bremer Handels?“ — Der redaktionelle Artikel bezieht sich auf einen Offenen Brief eines Bremer Kaufmanns an Hitler (abgedr. in WZ 400/20. 7. 1932), dessen Beantwortung der NSDAP Gelegenheit geben sollte, in ihrem Programm „dem deutschen Überseehandel eine Stelle [einzuräumen], die es ihm ermöglicht, den alten Hanseatengeist weiter zu pflegen“.

50 WZ 365/1. 7. 1932, „Muß das so sein?“

51 BN 208/28. 7. 1932, 1. Bl., „Die große Entscheidung“, von Dr. Otto Hugo (DVP); 209/29. 7. 1932, 1. Bl., „Wehrhaftes Bürgertum“, von E. Vagts (DNVP).

52 „Bremer Volkszeitung“ 174/27. 7. 1932, Beil., „Lügner!“ — „Ehrabschneider!“

haben⁵³. Diese Linie gründete auf der Überzeugung der Redaktion, daß „die Zeit über die Demokratie hinweggeschritten [ist]. Es ist eine sterbende, in der letzten Zeit hundertfach widerlegte Methode, Politik zu machen.“⁵⁴ Der Schlag gegen die sozialdemokratisch geführte Regierung in Preußen scheint zudem die Erwartung gefördert zu haben, eine Rechtsregierung im Reich auch ohne Unterstützung oder Beteiligung durch die NS-Bewegung auf Dauer etablieren zu können. Die „Bremer Nachrichten“ grenzten sich jedenfalls in den Tagen vor der Wahl von den Nationalsozialisten ab, rechneten die NSDAP nicht mehr den bürgerlichen Parteien zu und ließen sich auf eine Fehde mit dem Bremer NS-Organ ein. Offenbar kam es dem Blatt vor allem in Rücksicht auf ihre bürgerlich-demokratischen und proletarischen Leser darauf an, der von der Bremer SPD-Zeitung kolportierten boshaften Charakterisierung, die Nationalsozialisten hätten die „Bremer Nachrichten“ als ihr „inoffizielles Bremer Zentralorgan“ betrachtet⁵⁵, entgegenzuwirken.

Der Reichstagswahlkampf im November 1932 brachte dann insofern eine Vereinheitlichung der politischen Funktion von „Bremer Nachrichten“ und „Weser-Zeitung“ mit sich, als beide Blätter in Erwartung eines Rückgangs der Stimmen für die NSDAP und einer Festigung der Regierung Papen zwar wie zuvor ihre Leser zur Stimmenabgabe für DVP oder DNVP aufforderten, zugleich aber ganz offen eine solche Stimmenabgabe zu einem notwendigen Schritt auf dem Weg zur Beseitigung des Parlamentarismus in Deutschland erklärten. Hatte die „Weser-Zeitung“ im Juli 1932 die Parteien noch als „notwendiges Übel“⁵⁶ bezeichnet, veröffentlichte sie nun in der Woche vor der Wahl eine Artikelserie mit der Überschrift „Das Ende der Demokratie“, die mit dem lapidaren, gleichwohl gesperrt gedruckten Satz schloß: „Demokratie ist Unsinn“⁵⁷. Diese Haltung, die schon seit langem in mehr oder weniger offen geäußerten Sympathien der beiden Zeitungen für den autoritären ‚Neuen Staat‘ Papens zum Ausdruck gekommen war, bestimmte auch das Verhältnis zum Nationalsozialismus. So machten die „Bremer Nachrichten“ Hitler und der NSDAP nicht mehr, wie zuweilen früher, den Vorwurf, eine Diktatur errichten zu wollen, sondern sich „der Politik der alten Parteien und ihrer Verfassung völlig verschrieben“ zu haben⁵⁸, und veröffentlichten zwei Tage vor der Wahl den Brief eines ehemaligen NSDAP-Wählers, der in dem Vorwurf gipfelte, Hitler wolle „Weimar . . . erhalten“⁵⁹. Die „Weser-Zeitung“ nannte es zur selben Zeit die „Tragik der NSDAP“, die als Bewegung „ein Jahrzehnt hindurch einen heroischen, durch äußerste persönliche Opfer gekennzeichneten Kampf gekämpft und mit einer bewunderungswerten Zähigkeit die ungeheuren Hindernisse überwunden [habe], die sich einem neuen

53 BN 210/30. 7. 1932, 1. Bl., „Letzter Appell“.

54 BN 206/26. 7. 1932, 1. Bl., „Freiheitsprogramm der DNVP“.

55 Wie Anm. 52.

56 WZ 408A/24. 7. 1932, „Bremens Wahlziel am 31. Juli“.

57 WZ 599/4. 11. 1932. Verfasser „A. W.“ = Adolf Wolfard, zu jener Zeit politischer Redakteur beim Schwesterblatt „Bremer Nachrichten“.

58 BN 304/1. 11. 1932, 1. Bl., „Neues Staatsgefühl“.

59 BN 307/4. 11. 1932, 3. Bl., „Einer für Millionen!“.

Willen entgegenstemmen“, die sich nun aber als Partei durch eine falsche Taktik ihrer Führung „im Parlamentarismus festgerannt“ habe⁶⁰. Am Wahltag, dem 6. November 1932, brachte WZ-Chefredakteur Borttscheller sein und seiner Zeitung Verhältnis zum Nationalsozialismus auf die Formel: „Mit der nationalsozialistischen Bewegung gegen die nationalsozialistische Partei.“⁶¹ — Es ist fast eine Ironie der Historie, daß die Vorwürfe der Bremer Nationalsozialisten nach 1933 gegen den Schönemann-Verlag sich nicht, wie der Verlag nach 1945 behauptete, gegen eine liberal-demokratische Haltung der beiden Zeitungen richteten, sondern gegen Artikel der eben zitierten Art, die mit ihrer Kritik von rechts von der NSDAP als besonders „gehässig“ empfunden wurden⁶².

Abschließend und zusammenfassend möchte ich noch einige allgemeine Überlegungen zur politischen Funktion der nichtnationalsozialistischen bürgerlichen Tagespresse im Prozeß der Zerstörung der Weimarer Republik anfügen. In der Literatur wird gelegentlich die Ansicht vertreten, die Zeitungen hätten damals so gut wie keinen Einfluß auf das Wählerverhalten gehabt, mithin auch keine Wirkung auf einem zentralen politischen Entscheidungsfeld. Begründet wird diese Ansicht mit der Tatsache, daß die Entwicklung der Wählerstimmen im nichtnationalsozialistischen bürgerlichen Lager im allgemeinen keinen direkten Zusammenhang mit den Auflagenzahlen der diesem Lager politisch nahestehenden Zeitungen erkennen läßt, denn die bürgerlichen „Mittel“-Parteien verloren in z. T. erheblichem Ausmaß Wählerstimmen, während die ihnen nahestehende Presse von diesem Verlust kaum betroffen wurde, den Wählerschwund allerdings auch nicht verhindern konnte; hingegen ging die Zahl der für die NSDAP abgegebenen Wählerstimmen sprunghaft nach oben, während die NS-Parteipresse ein zumeist nur kümmerliches Dasein fristete. Dieses hat zu der These vom „Absinken der parteipolitischen Führungsfähigkeit deutscher Tageszeitungen in den Jahren 1919 bis 1932“⁶³ geführt. Ich halte eine solch allzu mechanische Koppelung von Wählerstimmen und Auflagenzahlen für fragwürdig. Abgesehen davon, daß seinerzeit Wahlentscheidungen üblicherweise nicht allein durch die Zei-

60 WZ 594/1. 11. 1932, „Tragik der NSDAP“.

61 WZ 603A/6. 11. 1932, „Der bestgehaßte Mann“, von „Bt.“. Ausführlicher lautet der Passus: „Es ist nicht unsere Aufgabe, der nationalsozialistischen Führung Ratschläge zu geben, aber man soll uns nicht nachsagen, daß wir diese Partei, die ehemals eine kerngesunde Bewegung war, ins Unglück rennen ließen, ja, daß wir dies sogar wollten. Eine solche Unterstellung weisen wir mit aller Entschiedenheit zurück. Pflicht war und ist es, Kritik und schärfste Kritik an allen Handlungen der NSDAP zu üben, die sie von dem Weg abbrachte, den sie zusammen mit den Deutschnationalen und der Deutschen Volkspartei zum Wohle des deutschen Volkes hätte gehen können, und, wenn sie zur Besinnung kommt, auch nach dem 6. November noch vollenden kann. So gesehen, ist unsere Haltung, unsere Kritik nichts anderes als der Kampf mit der nationalsozialistischen Bewegung gegen die nationalsozialistische Partei.“

62 S. auch Gebhardt (wie Anm. 10), S. 216—219.

63 So der Titel einer Dissertation von Max Bestler aus dem Jahre 1941. Die These hat sich bis in die jüngste Zeit erhalten.

tungslektüre bestimmt wurden, abgesehen ferner davon, daß die Entscheidung für Kauf und Lektüre einer bestimmten Zeitung nicht allein nach parteipolitischen Präferenzen, sondern auch nach dem allgemeinen Gebrauchswert (z. B. Unterhaltung, Anzeigen, Lokalberichterstattung) getroffen wurde, dürfte die geschilderte parteipolitische und ideologische Breitband-Strategie von „Bremer Nachrichten“ und „Weser-Zeitung“ Anhaltspunkte für die Annahme enthalten, daß diese Presse für die Öffnung breiter, nicht parteipolitisch eindeutig festgelegter Bevölkerungskreise für rechte bis rechtsextreme Positionen ungleich effektiver war oder doch sein konnte als ein auf den engen Kreis von Parteianhängern beschränktes Parteiorgan, wie es z. B. in Bremen das vor 1933 auflagenschwache NSDAP-Blatt war (1931 durchschnittlich 2500 Exemplare). Oder anders ausgedrückt: Die publizistische und politische Praxis der immer weiter nach rechts gehenden, d. h. zunehmend antidemokratische Staatsmodelle propagierenden ehemals liberalen Zeitungen schuf eine Situation, in der die regelmäßige Lektüre einer solchen Zeitung und die Wahlentscheidung für rechtskonservative bis rechtsextreme Programme nicht nur nicht als Diskrepanz oder gar als Widerspruch, sondern eher als funktionaler Zusammenhang erscheint. Ich denke dabei weniger an die zahllosen NS-freundlichen redaktionellen Äußerungen der Schünemann-Blätter, sondern vielmehr an deren sich kontinuierlich steigende Kampagne gegen Demokratie und Parlamentarismus und für den autoritären Führer-Staat. Damit wurde eine permanente Konditionierung einer breiten Öffentlichkeit für antidemokratische Lösungen der Krise des bürgerlichen Staates betrieben. Die Funktion der Zeitungen des hier untersuchten Typs, dem die Mehrheit der damals in Deutschland herausgegebenen Tageblätter zuzurechnen ist, erscheint damit in einem wesentlich anderen Licht, als es das Selbstverständnis einer Publizistik wahrhaben wollte, die sich nach 1945 gern auf eine bis 1933 ungebrochene demokratische Tradition berief.

Der Wiederaufbau der bremischen Häfen nach dem Zweiten Weltkrieg aus technischer, hafengewirtschaftlicher und hafengewaltlicher Sicht *

Von Karl Marten Barfuß

I. Einführung: Bremen als Seehafen, Abgrenzungen, Zäsuren

Hafenstädte haben im allgemeinen, bedingt durch die Natur eines Seehafens, ähnliche Strukturen, Triebkräfte und Interessen; im einzelnen aber zeichnen sie sich durch bemerkenswerte Vielfalt und höchst individuelle Merkmale aus, die in den Bedingungen ihres Hinterlandes, der Anbindung an das binnenländische Verkehrsnetz und ihrer ureigenen Entwicklungsdynamik begründet sind.

Der Hafen war und ist Bremens Lebensnerv. Die Lage an einem Ort, der Seeschiffen ein weites Eindringen ins Hinterland erlaubt (Bremen ist der südlichste deutsche Seehafen), erweist sich bis heute als entscheidender Standortvorteil der Stadt. Wichtige Faktoren, die vergleichbaren Ballungszentren zu wirtschaftlicher Bedeutung verhelfen, fehlen in Bremen: dichte Besiedlung des Hinterlandes, Behörden und Infrastruktur einer Hauptstadt, eigene Rohstoffvorkommen, Knotenpunkt im Binnenlandverkehr. Deshalb hätte sich Bremen ohne seinen Seehafen kaum über das Mittelmaß einer Provinzstadt emporheben können.

Der Seehafen förderte in Bremen über die Jahrhunderte den Aufbau von Märkten für bestimmte Importgüter (beispielsweise Baumwolle, Kaffee, Holz) und einen regen Eigenhandel durch bedeutende Handelshäuser. Er ermöglichte Bremen auch den — wenn auch späten — Anschluß an die Industrialisierung durch Errichtung rohstoffverarbeitender und exportorientierter Industrien.¹ Und schließlich war es der Seehafen, der Bremen die politische Selbständigkeit als Stadtstaat im eigenen wie im gesamtstaatlichen Interesse sicherte.

War der Hafen anfänglich vor allem „Hilfsbetrieb für den eigenen Handel“², so begann der Hafenumschlag mit Beginn der Industrialisierung die

* Erweiterte Fassung eines Vortrags, den der Verfasser anlässlich der von der Universität Hamburg veranstalteten Wissenschaftlichen Tagung „Hafenentwicklung im Nordseeraum“ am 22. September 1988 in Hamburg gehalten hat.

1 Die Phase dynamischer Industrie Gründungen setzt in der Stadt Bremen erst 1888 mit dem Zollanschluß der Hansestadt ein. Zuvor hatten bremische Kaufleute vorzugsweise im preußischen und oldenburgischen Umland Bremens (Blumenthal, Hemelingen und Delmenhorst) bedeutende rohstoffverarbeitende Industrien mit enger Hafenbindung gegründet.

2 Bürgermeister Jules Eberhard Noltenius am 27.9.1957 in einem Vortrag vor der Gesellschaft zur Förderung des Verkehrs e.V. über „Häfen und Außenhandel“; in: Staatsarchiv Bremen (künftig: StAB) 4,35-3295.

Warenumsätze des bremischen Eigenhandels ebenso zu übersteigen wie die überseeischen Ein- und Ausfuhren der bremischen Industrie und den örtlichen Verbrauch von Importgut. Mit anderen Worten: Hafenausbau und Hafenumschlag sprengten den regional vorgegebenen Rahmen; die sog. Loco-Quote des Hafenumschlags (d. h. der Anteil der in Bremen selbst erzeugten, verarbeiteten und konsumierten Güter am Gesamtumfang der ein- und ausgehenden Güter; 1988 betrug die Loco-Quote der bremischen Häfen dem Gewicht nach 52,5 %, dem Wert nach nur 21,3 %³) fiel zurück. Bremen entwickelte sich zum sog. Speditionshafen, dessen Gedeihen primär von dem Ladungsaufkommen abhängt, das für Hafenwirtschaft und Hafenumschlag im Binnenland eingeworben wird.

Weil Bremen das sichere Fundament einer hohen Loco-Quote fehlt, ist sein Hafen mehr als andere dem Sog des Wettbewerbs zwischen namhaften Häfen um das für den Seetransport bestimmte binnenländische Ladungsaufkommen ausgesetzt.⁴ Dabei bestimmen folgende Faktoren die Konkurrenzfähigkeit im Wettbewerb mit anderen Seehäfen: (1) Der Zugang zum Meer und die Leistungsfähigkeit des Seeschiffahrtsweges, (2) die Frachtkonditionen, die der Reeder dem Hafenkunden im Seeverkehr berechnet, (3) die Anbindung an das Binnenverkehrsnetz, (4) die Tarife von Bahn, Lkw und Binnenschiff für den Zu- und Ablauf der Güter im Hinterlandverkehr und (5) die sog. Hafenfazilitäten, hier vor allem die Fähigkeit, Kunden durch moderne Hafenanlagen schnell, verlässlich und kostengünstig zu bedienen.

Wenn es darum geht, den Wiederaufbau der technisch und wirtschaftlich zerstörten Häfen nach dem Zweiten Weltkrieg darzustellen, ist an die genannten Wettbewerbsfaktoren anzuknüpfen. Gegenstand der historischen Analyse sind dann nicht allein die technische Rekonstruktion der Hafenanlagen, sondern auch die wirtschaftliche Revitalisierung unter Einschluß der Hinterlandverkehre sowie das Zusammenwirken politischer, technischer und ökonomischer Entscheidungen zur Sicherung der Konkurrenzfähigkeit.

Zum besseren Verständnis bedarf es einiger klärender Abgrenzungen. Die Häfen des Landes Bremen bestehen aus der Hafengruppe Bremen-Stadt und der Hafengruppe Bremerhaven. Dazu trat nach dem Zweiten Weltkrieg der früher preußische „Fischereihafen Wesermünde“, jetzt „Fischereihafen Bremerhaven“.⁵ Ein Teil der Häfen sind außerhalb des Zollinlands gelegene Freihäfen; ihr Betrieb (Umschlag, Lagerung) fällt in die alleinige Zuständigkeit der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft (BLG). Andere Häfen liegen als sog.

3 Zahlen nach Auskunft des Senators für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Zur Definition und Erfassung der Hafenabhängigkeit der bremischen Wirtschaft vgl. Alfred Lüneburg u. a.: Ökonomische und fiskalische Bedeutung der Häfen für Bremen (Regionalwirtschaftliche Studien des Bremer Ausschusses für Wirtschaftsforschung), Bremen 1985, S. 28 ff.

4 Vgl. Karl Löbe: Um das Schicksal Bremens und Bremerhavens — Erlebte Entscheidungen, Bremen 1986, S. 161 ff., sowie Heinrich Maas: Häfen und Schifffahrt in Bremen in der Nachkriegszeit; in: 450 Jahre Altes Gymnasium zu Bremen 1528—1978, Bremen 1978, S. 342 f.

5 Vgl. Hermann Apelt: Bremens Häfen, Schifffahrt und Verkehr, in: Hermann Apelt: Reden und Schriften (hrsg. von Theodor Spitta), Bremen 1962, S. 146.

Seezollhäfen im Zollinland; hier sind auch rein private Umschlagsfirmen tätig.⁶

Die Untersuchung bezieht sich hinsichtlich des technischen Wiederaufbaus schwerpunktmäßig auf die Hafengruppe Bremen-Stadt; sie hatte bis in die 60er Jahre eindeutig Vorrang vor Bremerhaven, einmal auf Grund des weit höheren Zerstörungsgrades und zum anderen wegen ihrer für die binnenländischen Zu- und Ablaufverkehre günstigeren Lage rund 60 km im Landesinnern. In der Hafenpolitik Bremens verstehen sich Bremen und Bremerhaven prinzipiell als einheitliche Hafengruppe; nicht als Konkurrenten, sondern vielmehr als Organe eines arbeitsteiligen und spezialisierten Gesamtsystems — freilich nicht ohne gelegentliche Irritationen.

Bei der Frage nach dem Abschluß der Wiederaufbauphase gelangt man je nach Wahl des Kriteriums zu unterschiedlichen Einschnitten: Wenn die Schnittlinie beim Erreichen des Vorkriegsstandes gezogen wird, liegt sie bei der Wiederherstellung der technischen Hafenanlagen — der Kaje, Lagermöglichkeiten, Kräne — erst bei Beginn der 60er Jahre. Wählt man hingegen den Hafenumschlag und die Wiederherstellung der Hafenwirtschaft mit ihrem Netz von Schifffahrtslinien, Speditionen, Maklern, Ladungskontrollleuten, Stauereien und Umschlagsbetrieben, so kann der Wiederaufbau bereits Anfang der 50er Jahre als abgeschlossen gelten. Die zeitlichen Entwicklungsdiskrepanzen zwischen den technischen Hafeneinrichtungen und der Hafenwirtschaft beweisen, daß sich der Wiederaufbau unter dem Druck eines starken Verkehrswachstums nicht nach alten Mustern vollzog, sondern von Beginn an mit Modernisierung und Effizienzsteigerung verband. Das Ergebnis war ein bemerkenswerter Anstieg des spezifischen Hafenumschlags: Durch Nutzung neuester Erkenntnisse und Techniken konnte mit Hafenanlagen, die den Vorkriegsumfang noch längst nicht wieder erreicht hatten, der Vorkriegsumschlag erheblich gesteigert werden. Die Intensivierung des Umschlags stieß um 1960 an ihre Grenze, als die Wirtschaftlichkeit des Umschlagbetriebs gefährdet war und der drohende Verlust an Wettbewerbsfähigkeit die Anlage des Neustädter Hafens auf dem linken Weserufer erzwang.

Mit der Entscheidung zugunsten des zunächst für den konventionellen Stückgutumschlag vorgesehenen Neustädter Hafens erhielt die Hafengruppe Bremen-Stadt noch einmal den Vorrang vor Bremerhaven; danach wurde, gefördert durch die Containerisierung des Verkehrs und weitere neue Herausforderungen, das Schwergewicht des Hafenbaus zunehmend auf Bremerhaven gelegt. In hafenwirtschaftlicher Hinsicht folgte auf die heftigen Tarifauseinandersetzungen, die zu Beginn der 50er Jahre die konkurrierenden Nordseehäfen entzweit hatten, in der zweiten Hälfte der 50er Jahre eine Phase der Konsolidierung.

Die Phase des Wiederaufbaus kann mithin bei Würdigung aller relevanten Faktoren um das Jahr 1960 als abgeschlossen gelten.

6 Zur rechtlichen Struktur und historischen Entwicklung von Freihäfen und Hafenzonen vgl. Peter-M. Pawlik: Die rechtliche Struktur von Freihäfen und Hafenzonen, Diss. Münster 1974, S. 23 ff.

Abb. 1: Die zerstörten staatlichen Anlagen in den stadtbremischen Häfen

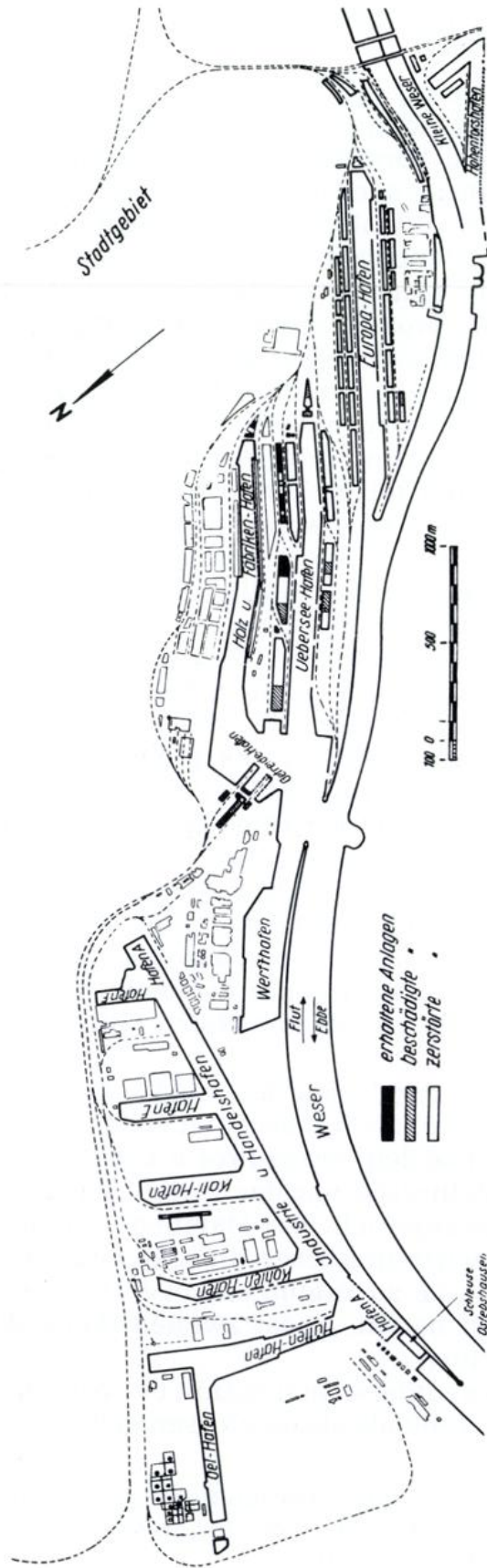




Abb. 2: Europahafen, Buffkaje rechts, 11. Mai 1945

II. Die bremischen Häfen bei Kriegsende

Es gehört zur Ironie der Geschichte, daß die deutsche Niederlage im Zweiten Weltkrieg Bremen als Hafenstadt vor drohendem Bedeutungsverlust bewahrte und sie der Stadt zur Wiederherstellung ihres angestammten Rangs verhalf.

Im Nationalsozialismus hatte sich Bremens Hafenwirtschaft aus mehreren Gründen gefährdet gesehen — einmal durch die handelspolitischen Autarkiebestrebungen, die vor allem Bremens traditionellen Importhandel bedrohten; zum anderen durch die Besetzung Hollands im Zweiten Weltkrieg und die damit einhergehenden Bestrebungen, den deutschen Seeverkehr unter weitgehender Ausschaltung kleinerer Nordseehäfen auf Hamburg und Rotterdam zu konzentrieren. Entsprechende Pläne fanden sowohl in Hamburg als auch bei der rheinischen Wirtschaft starke Unterstützung.⁷ Hinzu

⁷ Vgl. Denkschrift Hermann Apelt 1940/41 „Bremen im großdeutschen Wirtschaftsraum“ (StAB 4,35-1098); Schreiben Dr. Platz an Dr. Klugkist v. 12.8.1963 (in Privatbesitz); Karl Löbe: Seehafen Bremen — 100 entscheidende Jahre, Bremen 1983,



Abb. 3: Kran im Hafen E des Industriehafens, 11. Mai 1945

kam, daß das politische Gewicht Bremens erheblich geschwächt war; die Stadt hatte einen großen Teil ihrer politischen Macht an einen in Oldenburg residierenden Reichsstatthalter abgeben müssen, der für die besonderen Belange Bremens wenig Verständnis erkennen ließ⁸ — sämtlich Gründe für die nicht nur in der Arbeiterschaft, sondern auch im Bürgertum Bremens weit verbreitete Abneigung gegenüber den Nationalsozialisten.

Während des Krieges mußte Bremen ebenso wie Rotterdam und Hamburg schwere Zerstörungen hinnehmen. Auf Grund ihrer strategischen und logistischen Bedeutung waren die Häfen von den Bombardements besonders betroffen, einschließlich der in ihrer Nachbarschaft gelegenen Rüstungs-

S. 223 ff.; Manfred Mahnken: Die stadtbremischen Häfen 1936—1945 (Schriftl. Hausarbeit für die Erste Lehrprüfung an der PH Bremen 1968, masch., im StAB), S. 26 ff.

8 Vgl. Herbert Schwarzwälder: Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Bd. IV (Bremen in der NS-Zeit), S. 65 ff.; außerdem Löbe (Anm. 4), S. 77 ff.



Abb. 4: Schiffsreparatur- und Werftanlagen der AG „Weser“ am Hafen A des Industriehafens, 11. Mai 1945

betriebe und Wohngebiete.⁹ Als sich im März 1945 Niederlage und Besetzung Deutschlands unmittelbar abzeichneten, machten die Amerikaner Luftaufnahmen von den bremischen Häfen in der Absicht, die für ihre eigenen Zwecke benötigten Anlagen zur Sicherung der „operation conditions“ von weiteren Bombardements zu verschonen.¹⁰ So war es schließlich das deutsche Militär, welches das Zerstörungswerk in den Häfen vollendete.

9 Eine genaue Übersicht über Ausmaß und Abfolge der Luftangriffe auf die stadtbremischen Häfen findet sich im Bestand des StAB 4,35-436 und -437. Außerdem Mahnken (Anm. 7), S. 34 ff., sowie Jörg Fechtmann: Bremen 1939 bis Juni 1941 – Luftschutz und Luftangriffe (Schriftl. Hausarbeit für die Erste Lehrerprüfung an der PH Bremen 1968, masch., im StAB); Gerd Tielebier: Luftangriffe und Luftschutz in Bremen 1941–1943 (Schriftl. Hausarbeit für die Erste Lehrerprüfung an der PH Bremen 1969, masch., im StAB); Reinhold Thiel: Die Luftangriffe auf Bremen 1943–1945 (Schriftl. Hausarbeit für die Erste Lehrerprüfung an der PH Bremen 1970, masch., im StAB).

10 Vgl. The History of Bremen Port Command (StAB 16, 1/4-FB 707).



Abb. 5: Getreidehafen, 1. Mai 1945

Um die Nutzung der deutschen Nordseehäfen für den alliierten Nachschub zu verhindern bzw. zu erschweren, ordnete das Oberkommando der Wehrmacht angesichts der drohenden Einnahme der Hafenstädte durch die Alliierten an, Häfen und Hafenanlagen entweder vollständig zu zerstören oder zumindest ihre Funktionsfähigkeit entscheidend zu schwächen. Während die Häfen von Wilhelmshaven, Wesermünde (Bremerhaven), Emden, Brake und Nordenham vollständig vernichtet werden sollten, wurde bei den weiter landeinwärts gelegenen, invasionsstrategisch nicht so bedeutenden Häfen wie Bremen von der totalen Zerstörung Abstand genommen. Beabsichtigt waren hier Verminung, Verblocken durch versenkte Schiffe, Lähmungen der Anlagen z. B. durch Zerstörung der Motoren und Krananlagen, nicht jedoch die Zerstörung der Krane selbst oder die Sprengung der Kaimauern.¹¹

Obgleich sich die Kriegsmarine in Bremen um eine möglichst unauffällige Vorbereitung der Aktionen bemühte, sickerten entsprechende Informatio-

11 Vgl. Herbert Schwarzwälder: Bremen und Nordwestdeutschland am Kriegsende 1945 — Die Vorbereitung auf den Endkampf (Bremer Veröff. zur Zeitgeschichte, Heft 5), Bremen 1972, S. 121 ff.



Abb. 6: Barkhausenkaje des Überseehafens, Holz- und Fabrikenhafen im Hintergrund, 2. Mai 1945

nen in die Öffentlichkeit und nährten Gerüchte über die bevorstehende, angeblich vollständige Zerstörung des Hafens. Die Befürchtungen verstärkten sich noch, als alliierte Flugblattaktionen vor einer unausweichlichen „Hungerblockade des Reiches“ nach dem Kriege als Folge unbenutzbarer Häfen warnten. Da man dem als uneinsichtig und unzugänglich geltenden Leiter der Kriegsmarinedienststelle in Bremen, Kapitän z. S. Schottky, die Ausführung der befürchteten Aktionen durchaus zutraute, kam es zu mehrfachen bremischen Interventionen bis hin zu Großadmiral Dönitz. Gleichzeitig versuchten der Präsident der Verwaltung für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, Dr. Bernhard Platz, und andere Repräsentanten der Hafenwirtschaft, Schottky die angeblichen Pläne zur totalen Hafenerstörung in Bremen auszureden. Schottky reagierte unwirsch und beschwerte sich über den „internationalen Krämergeist“ in Bremen. Wenn Dr. Platz indessen den Eindruck gewann, er habe Schottky von der Sprengung der Kaimauern abhalten können¹², so war dies unzutreffend; denn in Bremen waren Sprengungen nicht vorgese-

12 Vgl. Schreiben Dr. Platz v. 2.4.1946 (StAB 4,35-4332).

hen. Außerdem fehlte Schottky die Kompetenz dazu. Tatsächlich gelang es der Kriegsmarine noch zwischen dem 23. und 25. April, die vorgesehenen Lähmungs- und Zerstörungsmaßnahmen — Verminung der Häfen, Schließung der Schleuse im Industriehafen und deren Blockade durch Zerstörung der Betriebsanlage, Verblockungen durch Schiffsversenkungen usw. — durchzuführen und damit das Zerstörungswerk der alliierten Luftangriffe zu vollenden. Wenige Stunden nach der Vollzugsmeldung begann die Einnahme Bremens durch britische Truppen.¹³

Den Zerstörungsgrad der Hafenanlagen in der Stadt Bremen zeigt die nachfolgende Tabelle.¹⁴

Tabelle 1

	Bestand 1938	Zerstörungsgrad
Schuppenfläche	261 325 qm	88 %
Speicherfläche	185 764 qm	88 %
Krane	262 Stück	65 %
Brücken	14 Stück	56 %
Schwimmende Landeanlagen	16 Stück	56 %
Hafenbahngeleise	240,7 km	34 %
Kajen	15,4 km	20 %

Am verheerendsten waren die Zerstörungen im Europahafen: Sämtliche Schuppenflächen und der größte Teil der Speicher waren vernichtet. Dagegen blieben im Überseehafen rund drei Viertel der Speicherflächen erhalten, bei gleichzeitiger Vernichtung von gut 80 % der Schuppenfläche. Etwas günstiger sah es auch im Holz- und Fabrikenhafen sowie im Industriehafen aus. Waren von den Holz- und Kalischuppen nur Trümmer übriggeblieben, so hatten andere Anlagen den Krieg überstanden, darunter auch ein Teil der Getreideanlage, die sich für die Nahrungsmittelversorgung des Binnenlands in der unmittelbaren Nachkriegszeit als lebenswichtig erweisen sollte. Weitgehend zerstört war die Pier A; außerdem war das Dachgeschoß der Getreideanlage beschädigt. Ein Bild totaler Verwüstung boten der Hohentorshafen und der Weserbahnhof mit ihren Anlagen. Darüber hinaus waren Häfen und Unterweser vermint, und annähernd 300 Wracks und Wrackteile blockierten die Wasserflächen.¹⁵

13 Vgl. Herbert Schwarzwälder: Bremen und Nordwestdeutschland am Kriegsende 1945 — Vom „Kampf um Bremen“ bis zur Kapitulation (Bremer Veröff. zur Zeitgeschichte, Heft 7), Bremen 1974, S. 86 ff. und S. 118; außerdem Mahnken (Anm. 7), S. 105 ff.

14 Bremer Ausschuß für Wirtschaftsforschung (Hrsg.; bearb. von G. Deissmann): Bremen im Wiederaufbau 1945—1957, Bremen o. J., S. 76 (im folgenden: BAW); Arnold Agatz: Die Hafenanlagen in Bremen und Bremerhaven, in: Die Häfen Bremen — Bremerhaven und der Weserstrom 1900—1951 (Sonderdruck aus: Bremen und seine Bauten 1900—1951), Bremen o. J., S. 39; vgl. auch Abb. 1—7.

15 Vgl. Abb. 1; Agatz (Anm. 14), S. 39 ff.; außerdem Heinrich Flügel: Die Entwicklung der Häfen in Bremen-Stadt seit dem Zweiten Weltkrieg, in: Der Aufbau — Bürger und Stadt (Zeitschrift der Aufbaugemeinschaft Bremen e. V.), 42. Jg., Heft 1/1988,

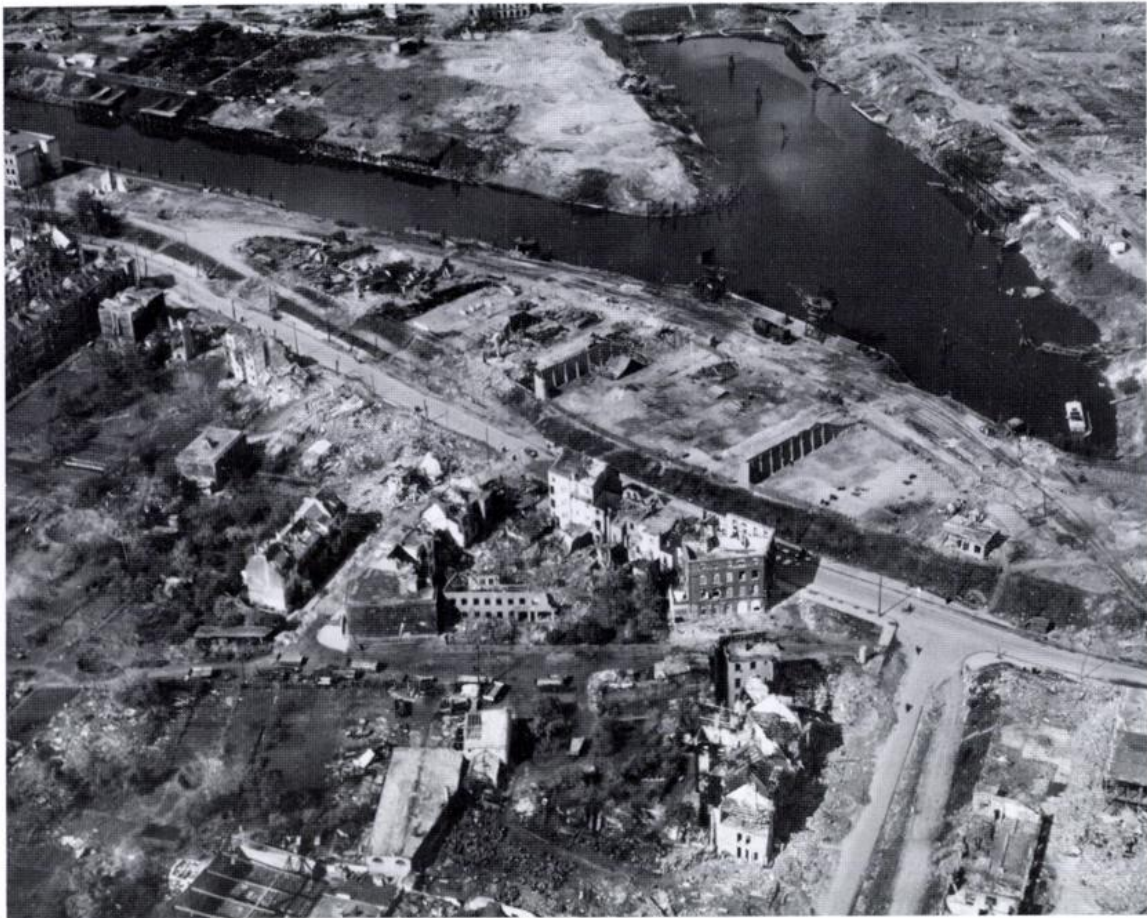


Abb. 7: Hohentorshafen, 2. Mai 1945

Arnold Agatz, nachmaliger Präsident der Hafenbauverwaltung, schilderte (1951) den Zustand der stadtbremischen Häfen bei Kriegsende sehr eindrücklich: „Einen trostlosen Anblick boten die Hafenbecken mit den versenkten Schiffen, dem Stahlgewirr der zerstörten Krananlagen, den Trümmern der ausgebrannten und zerbombten Schuppen und Speicher, den Trichterfeldern in den ausgedehnten Gleisanlagen. Für den Ingenieur eine fast aussichtslos erscheinende Aufgabe.“¹⁶

Neben den Zerstörungen der technischen Anlagen war der Hafen wesentlicher Teile seines wirtschaftlichen Fundaments beraubt: Bremen hatte, bis auf einige kleine und zumeist veraltete Schiffe¹⁷, seine Handelsflotte verloren; der Schiffsneubau blieb auf Jahre verboten; Demontagen reduzierten

S. 23 f.; Löbe (Anm. 7), S. 234; Nachkriegsbericht der Handelskammer Bremen (im folgenden: HK Bremen) über die Jahre 1945 bis 1947, S. 29.

16 Agatz (Anm. 14), S. 39.

17 Näheres hierzu vgl. Abschnitt V.

erhalten gebliebene Betriebe, und Hinterlandverluste beeinträchtigten den bremischen Eigenhandel dort, wo wesentliche Teile seines Absatzgebiets hinter dem „Eisernen Vorhang“ verschwunden waren, vor allem im Baumwollbereich.¹⁸

Insgesamt schien die Situation am Ende des Krieges vielen Verantwortlichen als hoffnungslos, auch angesichts des Mangels an Arbeitskräften und Material und eingedenk der Tatsache, daß der sinnlose Krieg innerhalb kurzer Zeit zerstört hatte, was in vielen Jahrzehnten unter weit günstigeren Bedingungen, und gleichwohl unter hohen Opfern, aufgebaut worden war.

III. Politisch-administrativer Rahmen des Wiederaufbaus

Es steht außer Frage, daß Bremen den zügigen Wiederaufbau seiner Häfen nicht allein eigenem Können, sondern wesentlich den USA und deren deutschlandpolitischen Interessen verdankt. Bereits im September 1944 hatten die Amerikaner ihren Anspruch auf ein Kontrollgebiet an der Unterweser angemeldet, zunächst vor allem in der Absicht, die Rückführung ihrer Truppen sicherzustellen, später zuvörderst zur Organisation ihres Nachschubs.¹⁹ So geriet Bremen, nachdem die Stadt am 25. April 1945 von englischen Truppen eingenommen war, bereits am 27. April unter amerikanische Verwaltung.²⁰

Bis zum 10. Dezember 1945 erstreckte sich die „Enklave Bremen“ auf das gesamte Unterwesergebiet einschließlich der ursprünglich oldenburgischen und preußischen Gebiete am linken und rechten Weserufer. Die Landkreise Wesermarsch, Wesermünde und Osterholz-Scharmbeck wurden danach der britischen Militärverwaltung überlassen; Bremen selbst blieb amerikanisches Besatzungsgebiet, wurde jedoch, mit vielen Kompetenzproblemen, zunächst nach britischen Richtlinien verwaltet. Erst zum 21. Januar 1947 erhielt Bremen, unter Einschluß der Stadt Bremerhaven, den Status eines eigenständigen Landes mit vollberechtigter Mitgliedschaft im Länderrat und wurde Teil der amerikanischen Besatzungszone.²¹

Nachdem sie sich zunächst die alleinige Zuständigkeit über die Häfen vorbehalten hatten, verlagerten die Amerikaner wichtige Bereiche relativ schnell wieder zurück auf deutsche Stellen — einmal dank wachsenden gegenseitigen Vertrauens und zum anderen, weil sie sehr bald erkannten, daß

18 Vgl. Hermann Apelt: Bremens Aufstieg als Handels- und Hafenstadt, in: Die Häfen Bremen — Bremerhaven (Anm. 14), S. 8.

19 Vgl. Andreas Röpcke: Entstehung, Status und Verwaltung der amerikanischen Enklave Bremen, in: Brem. Jb. 66, 1988, S. 424 ff. — Zu den speziellen Hafeninteressen der USA heißt es in „The History of Bremen Port Command“ (StAB 16, 1/4-FB 707): „Bremen and Bremerhaven were selected as the ports of supply for the United States Forces, and it was necessary therefore to establish a United States Enclave.“

20 Nachkriegsbericht der HK Bremen (Anm. 15), S. 6.

21 Vgl. Röpcke (Anm. 19), S. 429 ff., 449 ff.

sie auf Wissen und Erfahrungen deutscher Fachleute angewiesen waren. Politische Bedenken gegenüber namhaften Experten wurden zurückgestellt oder relativiert. Mit Professor Agatz (Hafenbau) und Dr. Platz (Hafenverwaltung) kehrten Persönlichkeiten zurück, die bereits vor 1945 an leitender Stelle im Hafensbereich tätig gewesen waren.²²

Der international renommierte Hafenbau-Ingenieur und nachmalige Präsident der bremischen Hafenbauverwaltung Arnold Agatz hatte erstmalig von 1922 bis zu seiner Ernennung zum Professor an der Technischen Hochschule Berlin im Jahre 1931 in bremischen Diensten gestanden. Auch danach führten ihn verschiedene Aufträge seines Ingenieurbüros immer wieder nach Bremen. Als sich Agatz bei Kriegsende in der Hansestadt aufhielt und die Amerikaner davon erfuhren, ordneten sie am 9. Juli 1945 kurzerhand an, daß er im amerikanischen Auftrag und in der Funktion eines beratenden Ingenieurs und Chefingenieurs die Oberleitung über die Wrack- und Trümmerräumung in den bremischen Häfen, ihre behelfsmäßige Instandsetzung und die Baggerarbeiten zu übernehmen habe. Gegenüber den bremischen Stellen, mit denen er zuvor noch gleichberechtigt und kollegial verkehrt hatte, sah sich Agatz als weisungsgebundener Beauftragter der Besatzungsmacht in einer prekären Situation, zumal ihm die Amerikaner klipp und klar zu verstehen gaben, „der Senat habe im Hafen nichts zu sagen“²³. Die Amerikaner ihrerseits setzten sich über die Bedenken hinweg, die sie gegen Agatz auf Grund der Beteiligung seines Ingenieurbüros an großen Marinebauvorhaben (darunter dem U-Boot-Bunker „Valentin“, bei dessen Bau 1943 – 1945 einige Tausend ausländische Zwangsarbeiter ums Leben kamen²⁴) hegten. Im Laufe der Zeit entspannte und entkrampfte sich der Umgang nach beiden Seiten, gefördert durch Agatz' überragendes technisches Können und sein unbestrittenes organisatorisches Talent. In den Jahren bis zu seiner erneuten Übernahme in den bremischen Staatsdienst (1947) pflegte Agatz die ihm von den Amerikanern befohlenen Maßnahmen vertraulich mit Bürgermeister Kaisen und Hafensenator Apelt abzustimmen. Auch nach seiner Pensionierung (1953) stellte er sein Wissen und Können wiederholt in den Dienst des bremischen Hafensbaus, zuletzt beim Bau der Stromkaje und des Container-Terminals in Bremerhaven.²⁵

22 Die Amerikaner vertraten die Auffassung, politisch belastete Personen in Hafenverwaltung und Hafenbau vorläufig im Amt zu belassen, aber nicht auf Stellen mit enger Publikumsberührung. StAB 4,35-4332 und -4306.

23 Karl Löbe: Ein erfülltes Ingenieurleben – Arnold Agatz 85 Jahre, in: Jb. der Witttheit zu Bremen, Bd. 20, 1976, S. 111; außerdem Heinrich Flügel: Das Wirken von Professor Agatz in Verbindung mit der Entwicklung der Bremischen Häfen, in: Jb. der Hafenbautechnischen Gesellschaft, 39. Bd., 1982, S. 229 ff., sowie Adolf E. Hofmeister: Arnold Agatz, in: Begegnungen mit Wilhelm Kaisen (hrsg. v. Hartmut Müller), Bremen 1980, S. 223 ff.

24 Barbara Johr, Hartmut Roder: Der Bunker. Ein Beispiel nationalsozialistischen Wahns – Bremen-Farge 1943–45, Bremen 1989, S. 13, 59; I. Marbolek/R. Ott: Bremen im 3. Reich, Bremen 1986, S. 431; außerdem Rainer Habel: „Blumen für Farge '85“ (Pressespiegel zum 8. Mai 1985 in Bremen), passim.

25 Vgl. Löbe (Anm. 23), S. 87 ff., 110 ff., sowie Flügel (Anm. 23), S. 229 ff.

Entscheidenden Anteil am Zustandekommen einer vertrauensvollen Atmosphäre zwischen Amerikanern und Deutschen hatte neben Bürgermeister Wilhelm Kaisen vor allem Senator Hermann Apelt, der mit seinem Ausscheiden aus dem Senat im Jahre 1933 seine politische Unbedenklichkeit unter Beweis gestellt, gleichwohl aber ständig Verbindung zum Hafen gehalten hatte. Er wurde von den Amerikanern unmittelbar nach Kriegsende wieder als Hafensenator eingesetzt, wenn auch mit zunächst recht beschnittenen Kompetenzen. Hermann Apelt trug mit seinem Wissen, seiner (auch rhetorischen) Überzeugungskraft und seiner persönlichen Integrität entscheidend zum Wiederaufbau der bremischen Häfen bei. Wilhelm Kaisen charakterisierte ihn später so: Mit dem „Hinweis auf seine fachliche Wirksamkeit [ist] seine Bedeutung für Bremen nicht erschöpft. Seine humanistische Bildung, sein tiefes Verständnis für die Grundfragen menschlichen Zusammenlebens, seine Kenntnis auf den Gebieten der Literatur, der Geschichte, der Philosophie und der Kunst verschafften ihm [. . .] eine einzigartige Stellung im Senat, in der Bürgerschaft und nicht zuletzt auch in unserer Bevölkerung.“²⁶ Hermann Apelt steht, zusammen mit Theodor Spitta, für eine Politik, bei der das von ihm und Spitta verkörperte bürgerliche Element in Bürgerschaft und Senat eine fruchtbare Verbindung mit einer durch Wilhelm Kaisen verkörperten reformorientierten Sozialdemokratie einging — auf beiden Seiten weitgehend unbelastet durch nationalsozialistische Vergangenheit und einig in der Überzeugung, den Wiederaufbau unter weitgehender Vermeidung sozialer Konflikte pragmatisch und konsequent voranzutreiben.²⁷

Unmittelbar nach dem Kriege hatten die Amerikaner die Hafenverwaltung ihrem 17. Port Command unterstellt. Aufgabe des Hafenkommandos war es, den Hafenbetrieb vor allem im Interesse des US-Nachschubs zu gewährleisten und entsprechende Versorgungseinrichtungen für die US-Truppen bereitzustellen.²⁸ Bereits am 2. Juni 1945 übertrug das Bremen Port Command durch Verwaltungsanordnung wesentliche Aufgaben auf die zivile, von Dr. Platz geleitete Bremen Civil Port Authority (BCPA), deren Zuständigkeit

26 Zitiert bei Wilhelm Lührs: Hermann Apelt, in: *Begegnungen* (Anm. 23), S. 39.

27 Hermann Apelt (1876–1960) war zunächst von 1917 bis 1933, dann erneut von 1945 bis 1955 Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Er war Mitglied der FDP und neben seinem Senatorenamt Vorsitzender des Verkehrsvereins, der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung, des Weserbundes, des Kunstvereins und der Carl-Schurz-Gesellschaft. — Zu Hermann Apelt vgl. Theodor Spitta (Hrsg.): *Hermann Apelt — Reden und Schriften*, Bremen 1962; Richard Duckwitz: *Hermann Apelt*, in: *Bremische Biographie 1912–1962*, Bremen 1969, S. 16 ff., sowie W. Lührs (Anm. 26). Sein Nachfolger wurde (von 1955 bis 1959) der Christdemokrat Jules Eberhard Noltenius (vgl. hierzu W. Lührs: *Jules Eberhard Noltenius*, in: *Begegnungen*, wie Anm. 23, S. 62 ff.). Auf ihn folgte (von 1959 bis 1971) der Freidemokrat Georg Borttscheller. — Zu Borttscheller vgl. W. Lührs: *Georg Borttscheller*, in: *Begegnungen* (Anm. 23), S. 41 f., sowie Georg Borttscheller: *Bremen — Mein Kompaß*, Bremen 1973.

28 Vgl. Röpcke (Anm. 19), S. 437.

sich auf die gesamte Enklave einschließlich Brake, Nordenham, Elsfleth und Wesermünde erstreckte.²⁹ Die BCPA verdankt ihre Entstehung in erster Linie den Erfordernissen des Umschlags und der Abfertigung der US-Nachschubtransporte, deren Regeln sich von denen der zivilen Verkehrsabwicklung erheblich unterschieden. Außerdem wünschten die Amerikaner im Interesse administrativer Vereinfachung die Bündelung aller Hafenangelegenheiten der Unterweserhäfen bei einer einzigen Stelle, galt ihnen doch die traditionelle Kompetenzverteilung zwischen den Häfen an der Unterweser als undurchdringlicher Verwaltungsdschungel.³⁰

Die konkreten Aufgaben der BCPA bestanden nicht nur darin, Verbindung mit der Militärregierung (Transport Division) und dem Senat zu halten, sondern die Probleme zu lösen, die mit der Lenkung des Verkehrs an der Unterweser (d.h. im wesentlichen der Aufteilung der einkommenden Güter auf die einzelnen Unterweserhäfen) zu tun hatten. Außerdem oblagen ihr die Aufsicht über die Werften sowie die Zuteilung von Baustoffen.³¹ Auf Grund der umfassenden Aufgabenstellung war es kein Zufall, daß (bis 1946) die Abteilung Bremen-Stadt der BCPA in Personalunion mit der BLG verwaltet wurde. Die Leitung lag anfänglich bei dem Schiffsmakler und Reeder Wilhelm Eilemann und ging 1946 auf Wilhelm Daehne (den letzten Kapitän des auch den Amerikanern bekannten Lloyd-Dampfers „Columbus“ und von 1950 bis 1962 Vorstandsmitglied der BLG) über.³² Die Amerikaner behielten sich allerdings zur Sicherung ihrer Hafeninteressen wichtige Aufgaben und Weisungsrechte (insbesondere im Aufgabenbereich des Hafenskapitäns, der Dockarbeiten und bei der Versorgung mit Brennstoffen und Lebensmitteln) vor.³³ Die Aufsichtsfunktionen des Hafensenators über BCPA blieben beschnitten; Senator Apelt mußte sich im Hafen von den Amerikanern sagen lassen: „Senator, you know, you have no control.“³⁴

Mit der Auflösung des Bremer Hafenkommados im Frühjahr 1946 ging die Verantwortung über die Häfen auf die US-Militärregierung in Bremen (Office of Military Government for Bremen Enclave, OMGUS) über; damit erweiterten sich zugleich die Kompetenzen der zivilen Behörden. Die BCPA übernahm, unter amerikanischer Oberaufsicht, die Verantwortung über sämtliche Operationen in den Weserhäfen und auf den Wasserstraßen der gesamten Enklave Bremen bis hin zum Rotesandleuchtturm.³⁵ Die Kompetenzver-

29 StAB 4,35-4306 sowie Hartmut Müller: Übersicht über die BCPA-Weserhafenbehörde (Einleitung zum Bestandsverzeichnis 4,116 des StAB), S. I–V.

30 StAB 3-H.6. Nr. 244 und StAB 4,116-49 (Bericht über die Organisation in den Unterweserhäfen, o. J.).

31 StAB 3-H.6. Nr. 244 (Übereinkommen zwischen der amerikanischen und britischen Militärregierung vom 1.1.1947).

32 Vgl. Löbe (Anm. 7), S. 202, sowie Spitta (Anm. 27), S. 282.

33 Vgl. Müller (Anm. 29).

34 Spitta (Anm. 27), S. 281, sowie Horst Adamietz: Das erste Kapitel, Bremen 1975, S. 317.

35 Vgl. Müller (Anm. 29); Röpcke (Anm. 19), S. 443; Löbe (Anm. 7), S. 243; StAB 4,35-329.

lagerung auf zivile Behörden entsprach der langfristigen Strategie der Amerikaner; ihnen lag daran, „die Verwaltung und den Betrieb kaufmännischer Unternehmungen so schnell wie möglich wieder in deutsche Hände zurückzugeben. Es ist nicht die Absicht der Militärregierung, die Verwaltungs- und wirtschaftlichen Angelegenheiten Deutschlands wahrzunehmen, sondern vielmehr sie zu steuern und zu kontrollieren, um [die] richtige Koordinierung sicherzustellen sowie die Beachtung der Politik des obersten Befehlshabers zu gewährleisten.“³⁶

Mit der Neubildung des Landes Bremen zu Beginn des Jahres 1947 wurden die BCPA formal aufgelöst und ihre Aufgaben der ebenfalls dem Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr zugeordneten *Weserhafenbehörde* übertragen.³⁷ Gleichzeitig setzte sich die schrittweise Verlagerung von Kompetenzen auf andere senatorische Dienststellen fort. Die Weserhafenbehörde behielt diejenigen Aufgaben, die sich aus der Präsenz der Amerikaner ergaben und deren Interessen dienten, insbesondere im Bereich der Verkehrslenkung und hier der Verteilung der für die Weser vorgesehenen Einfuhren von US-Getreide und anderen Massengütern auf die einzelnen Unterweserhäfen sowie die Klärung der damit zusammenhängenden Fragen mit den beteiligten Stellen.³⁸

Einen Schlußpunkt bildete das Inkrafttreten des Besatzungsstatuts, und damit die Ablösung der Militärregierung durch den Hochkommissar, im Oktober 1949: Nunmehr wurden auch die Hafenhoheitsrechte auf die deutschen Behörden übertragen; den Amerikanern verblieben lediglich Kontrollbefugnisse. Als im Herbst 1949 schließlich auch die Zuständigkeit der Transportlenkung von den Alliierten auf die Bundesrepublik Deutschland überging, wurde die „Zentralverkehrslenkung“ in Frankfurt zu einem wichtigen Anlaufpunkt der Weserhafenbehörde.³⁹

Die ursprüngliche Weisungsbefugnis der Amerikaner gegenüber der Weserhafenbehörde wich mit dem Besatzungsstatut einer vertraglichen Klausel, nach der die USA als „bevorzugter Kunde“ der Unterweserhäfen zu behandeln waren. Als Hauptaufgabe der Weserhafenbehörde rückte immer mehr die Interessenvertretung aller Unterweserhäfen gegenüber den Konkurrenzhäfen wie auch gegenüber zentralen politischen Stellen in den Vordergrund.⁴⁰ Dabei blieb die Weserhafenbehörde zwar eine Einrichtung der bremischen Zivilverwaltung; durch ihre Zuständigkeit auch für die Belange der niedersächsischen Unterweserhäfen und der Besatzungsmacht übernahm sie freilich darüber hinaus überregionale bzw. nichtbremische Aufga-

36 OMGUS Bremen 28.6.1946 (StAB 4,116-49).

37 Müller (Anm. 29); StAB 4,116-49 (wie Anm. 30).

38 Die Weserhafenbehörde war somit als Hafenbehörde für Bremen und als Weserbehörde für die Verkehrslenkung in allen Unterweserhäfen zuständig. StAB 4,116-49.

39 Schreiben des Landeskommisars Jeffs v. 21.9.1949 (StAB 4,116-49); Handelsblatt Nr. 77 v. 2.9.1949.

40 Aktenvermerk v. 10.10.1951 (StAB 4,116-49).

ben — Anlaß für manchen Kompetenzstreit und Kontroversen über die Verteilung der finanziellen Lasten.⁴¹

Kompetenz- und Finanzierungsprobleme führten 1951 schließlich ebenso wie der Bedeutungsverlust verkehrslenkender Maßnahmen zur endgültigen Auflösung der Weserhafenbehörde. Die wenigen noch verbliebenen breimischen Aufgaben fielen an das Hafenamts Bremen und das Hansestadt Breimische Amt Bremerhaven.⁴²

Ähnlichen Beschränkungen wie die Hafenverwaltung war anfänglich auch der Aufenthalt in den Häfen unterworfen: Bis Juni 1945 war der Hafen Deutschen nur mit Passierschein zugänglich⁴³; und erst im Mai 1950 wurde der freie Zutritt des Hafens für jedermann durch Abschaffung des sog. Dockpaßzwangs wiederhergestellt.⁴⁴ Der Dockpaßzwang diente vor allem der Sicherheit des Hafens; so bedeutete Dockpaßentzug den vorübergehenden oder endgültigen Arbeitsplatzverlust für Hafenarbeiter, die des Diebstahls, Schmuggels oder anderer Delikte überführt wurden.⁴⁵ Konsequente Kontrolle und Verfolgung von Eigentumsdelikten im Hafen waren aus mehreren Gründen geboten: Als präventive Maßnahme dienten sie der Sicherstellung der Versorgung im Binnenland; darüber hinaus förderten sie aus eben diesem Grunde den Ruf bzw. Good Will eines Hafens und damit die Aquisition von Ladung.

Unmittelbar nach Kriegsende waren in Bremen, wie auch anderenorts, Plünderungen und Schwarzmarktgeschäfte im Hafen an der Tagesordnung. Die strafrechtliche Verfolgung solcher Delikte lag ursprünglich beim Militärgerichtshof, der wöchentlich 100 bis 150 solcher Fälle zu verhandeln hatte, zumeist jedoch (angesichts der allgemein herrschenden Not verständliche) Bagatellsachen. Die Folge der Prozeßflut: „Es herrschte eine akute Verknappung in Arbeitskräften und der Zeitverlust durch Anwesenheit vieler Leute bei einem Gerichtsverfahren [. . .] hätte den Hafenbetrieb empfindlich beeinträchtigt.“⁴⁶ Deshalb wurde für solche Fälle ein Sondergericht, das spätere „Hafengericht“, eingesetzt, auf ausdrücklichen Wunsch des Hafensensors zunächst unter dem Vorsitz eines amerikanischen Offiziers. Senator Apelt versprach sich von einem ausländischen Militär erhöhtes Ansehen des Gerichts und der Strafverfolgungsinstanzen. Nach seiner Überzeugung hatten viele Hafenarbeiter jeglichen Respekt vor deutschen Beamten verloren — gewiß ein psychologisch zu erklärendes Phänomen der Kriegsgeneration allgemein, aber auch Zeichen der Verstrickung vieler Beamter in NS-Schuld; mancher Beamte mußte nämlich bei entschlossenem Vorgehen gegen Eigentumsdelikte mit Enthüllungen oder Denunziationen im Rahmen seiner Entnazifizierung rechnen und galt, so gesehen, als erpreßbar.⁴⁷

41 StAB 4,116-49; StAB 3-H.6. Nr. 244 (Senator für Finanzen am 27.3.1947).

42 Löbe (Anm. 7), S. 202; Müller (Anm. 29); StAB 4,116-49.

43 StAB 4,35-187.

44 Presseartikel (ohne nähere Angabe) in: StAB 9, S 9-7, F.V.1.b.

45 StAB 4,116-232; 224; 225; 226; 227; 228.

46 Major Harris, Chief of Transport Division, am 21.2.1947 (StAB 4,116-232).

47 StAB 4,116-232.

Auch die Gewerkschaften achteten im Interesse des Rufs ihrer Mitglieder wie auch des Hafens allgemein auf korrektes Verhalten. Wohl auch deshalb waren sie im Hafengericht mit Sitz und Stimme vertreten und genossen hier auf Grund ihrer konsequenten Einstellung den höchsten Respekt der Amerikaner. Im Zuge der allmählichen Normalisierung zogen sich die Amerikaner auch aus diesem Bereich zurück und übergaben den Vorsitz des Hafengerichts im Februar 1947 einem Deutschen.⁴⁸

Wie die Gerichtsbarkeit im Hafen oblag anfänglich auch die Bewachung der Ladung an Bord der (zumeist amerikanischen) Schiffe der Besatzungsmacht. Aber schon 1946 ging die Zuständigkeit von der Militärpolizei auf die bremische Polizei über, wobei Bremen auch die Kosten zu übernehmen hatte. Zum 1. Juni 1949 wurde die Lukenbewachung der Ladung auf den Schiffen dann privaten Wachgesellschaften übertragen, mit der Maßgabe, daß weiterhin auch die Polizei präsent bleiben sollte. Die Begründung von Senator Apelt war bezeichnend für die spezifisch bremischen Motive: „Eine plötzliche völlige Aufhebung der Polizeibewachung [ist] nicht möglich. Die besonders günstige Diebstahlsquote im Vergleich zu den anderen Häfen muß unter allen Umständen gewahrt bleiben.“ Die (Teil-)Privatisierung der Bewachung hatte immerhin den für Bremen vorteilhaften Effekt einer fiskalischen Entlastung, da nunmehr das Schiff den größten Teil der Bewachungskosten übernahm.⁴⁹

Insgesamt setzte sich die „Entmilitarisierung“ des Hafens, der Übergang zu zivilen Zuständigkeiten und privaten Dienstleistungen, zügig durch. Voraussetzung waren bei abnehmender militärischer Hafennutzung eine sinnvolle Arbeitsteilung und eine tragfähige Vertrauensbasis zwischen zivilen und militärischen Dienststellen.

Gewiß lagen Wiederaufbau und Wiederherstellung der vollen Funktionsfähigkeit der bremischen Häfen im objektiven Interesse der US-Besatzungsmacht; darüber hinaus aber war es wohl ein Glücksfall, daß sich auf amerikanischer wie deutscher Seite Persönlichkeiten fanden, die Verständnis, Respekt und Sympathie füreinander entwickelten und gemeinsam die große Aufgabe meisterten, vor der man beim Anblick der verheerenden Kriegszerstörungen fast kapituliert hätte.

Stanley A. Clem, von 1946 bis 1951 zunächst Chief of Port Supervision, dann Chief of Harbor Operations und Marine Security in Bremen, hat anlässlich seines Ausscheidens als amerikanischer Hafenverwalter in einem Brief an Bürgermeister Wilhelm Kaisen dieser Gemeinsamkeit in bewegten Worten Ausdruck verliehen.⁵⁰ Senator Apelt äußerte in privaten Aufzeichnungen zu seinem Verhältnis zu Clem ganz ähnlich, „daß die Zusammenarbeit mit ihm zu meinen schönsten Erinnerungen gehört, dienstlich und menschlich [. . .]. An sich und vom Ursprung her bestand zwischen uns [. . .] lediglich das Verhältnis zwischen dem Vertreter der Besatzungsmacht, dem alle Gewalt zustand, und dem Vertreter des besetzten Landes, der anfangs Befug-

48 Ebd.

49 Senator Apelt am 26.4.1949 (StAB 4,116-233).

50 Vgl. Abdruck des Briefes auf S. 221 (StAB 3-H.6. Nr. 244).

STANLEY A. CLEM

HICOG
OLC-BREMEN
Bremen, Germany

Der Präsident des Senats
Eing.: 14. NOV. 1950
in " Expl. mit - Ad. in - Expl.
No.-Nr. 3520/50

11. November 1950.

1/ Herrn Buergermeister WILHELM KALSEN
Senatspraesident
Land Bremen

2/ Kopie hat Hr. Sen. Dr. Apelt

14
14
84. K. 15/11.

Sehr geehrter Herr BUERGERMEISTER:

J 3/2. d. K. 6/11

Ich habe Ihr liebenswuerdiges Schreiben vom 6. November 1950 gerade erhalten, und ich kann Ihnen nur meine groesste Freude darueber zum Ausdruck bringen.

Wie Sie wissen, habe ich im Oktober 1949 empfohlen, dass alle Verantwortung fuer die Operationen in den Haefen der Weser den Deutschen Hafenbehoerden zurueckgegeben wuerden; und vielleicht habe ich es seinerzeit unterlassen, bei der voelligen Uebernahme durch Ihre Behoerden Ihnen eine Mitteilung gemacht zu haben und Ihnen, Senator Dr. APELT und allen Mitgliedern Ihres Stabes meine aufrichtige Anerkennung fuer die wundervolle Zusammenarbeit, die ich von jedem einzelnen, der mit der Hafenvirtschaft verbunden ist, ebenso wie von Ihnen erfahren habe.

Ich moechte dieses aber bei dieser Gelegenheit nachholen und Ihnen sagen, dass seit der Uebernahme meines Amtes im Fruehjahr 1946, und Sie werden sich erinnern, wie die Verhaeltnisse seinerzeit lagen, es sehr wohl haette vorkommen koennen, dass ich nicht richtig informiert wurde, oder dass mir in irgendeiner anderen Form mein Amt schwer gemacht wurde. Es gibt keinen einzigen Fall, wo das Vertrauen, das ich in eine grosse Anzahl von Personen setzte, mit denen ich im Hafen auf der Deutschen Seite zu tun hatte, getauscht wurde, und nur durch die Unterstuetzung, die ich von einem Mann wie Kapt. DAEHNE und Mitgliedern seines Stabes hatte, ist es moeglich gewesen, das Resultat zu erzielen, ueber das ich mich immer von Herzen freuen werde. Wenn ich nun auch nicht laenger offiziell an den Hafenbelangen interessiert bin, so bitte ich, mir zu glauben, wenn ich Ihnen sage, dass alles, was in meiner Macht steht, um die Interessen der Bremischen Haefen zu foerdern, von mir auch in Zukunft mit groesstem Vergnuegen getan werden wird.

Ich danke Ihnen nochmals und hoffe, dass das gute Verhaeltnis, das, wie ich glaube, zwischen der Deutschen Bevoelkerung und mir besteht, noch fuer viele Jahre andauern wird.

Ihr sehr ergebener

Stanley A. Clem

nisse aus eigenem Recht überhaupt nicht besaß. Tatsächlich jedoch gestaltete sich das Verhältnis zwischen uns vom ersten Tage an als ein solches des gegenseitigen Vertrauens und der Bemühung um einen gemeinsamen Zweck [. . .]. An der Einstellung Clem änderte sich durch die allmähliche Änderung in den Zuständigkeiten nichts [. . .]. Wo er helfen konnte, half er. Wo es Gegensätze zu anderen Stellen der Militärregierung gab, wußte er zu glätten. Als die anfänglichen Schwierigkeiten in der Bereitstellung der Arbeitskräfte von den Schwierigkeiten der Materialbeschaffung abgelöst wurden [. . .], war es Clem, der nach Kräften half. Als dann der Verkehr sich langsam entwickelte, und zwar zunächst hauptsächlich als gelenkter Verkehr, war es wiederum Clem, der bei den entscheidenden Sitzungen der zuständigen Stellen in Frankfurt mit Erfolg für Bremen eintrat. Das Ende seiner Bremer Zeit fand Clem und mich als wahre Freunde.“⁵¹

Konsequenz und Tempo des Wiederaufbaus der bremischen Häfen nach dem Zweiten Weltkrieg finden ihre Begründung in beiden Ursachen — Engagement und Kooperationsbereitschaft der damit betrauten Persönlichkeiten ebenso wie dem objektiven Interesse der Amerikaner an funktionsfähigen Einrichtungen für ihren Nachschub und ihre Hilfslieferungen. Sie erregten weit über Bremen hinaus Bewunderung, bei den Konkurrenten im Wettbewerb der Nordseehäfen untereinander aber auch Argwohn und gelegentlich sogar Mißgunst.⁵²

IV. Zum Wiederaufbau der Hafenanlagen

Der Anblick des Zerstörungswerks in Stadt und Hafen mochte in Bremen zu spontaner Resignation und Hoffnungslosigkeit verleiten; indes blieben der Überlebenswille letztlich ungebrochen und das Bewußtsein erhalten, daß Lebensfähigkeit und Wiederaufstieg der Stadt den Wiederaufbau ihrer Häfen voraussetzte. Zugleich ergab sich damit die Chance eines grundlegenden, auf die Bedürfnisse veränderter Verkehre zugeschnittenen Neubeginns. Mit diesem Ziel waren bereits 1944 Gespräche unter Fachleuten eingeleitet worden⁵³, an die man bei Kriegsende anknüpfen konnte. Hinzu kam, daß das Interesse der Amerikaner am Hafen die Möglichkeiten des Wiederaufbaus begünstigte.

Der technische Wiederaufbau erstreckte sich sowohl auf die Infrastruktur (Hafenbecken, Kajen, Gleisanlagen, Straßen usw.) als auch auf die weit mehr zerstörte Suprastruktur (Baulichkeiten wie Schuppen und Speicher, Lager-

51 Hermann Apelt: Die amerikanischen Verwalter der bremischen Häfen 1945—1951, in: Spitta (Anm. 27), S. 281 f. — Zu den Beziehungen zwischen Deutschen und Amerikanern in Bremen vgl. auch Andreas Röpcke: My respect for your work for democracy — Begegnungen mit Vertretern der Besatzungsmacht, in: Begegnungen mit Wilhelm Kaisen (Anm. 23), S. 177 ff., sowie Renate Meyer-Braun: Die Bremer SPD 1949—1959 (Eine lokal- und parteigeschichtliche Studie), Frankfurt/New York 1982, S. 32 ff.

52 Vgl. Abschnitt VI.

53 StAB 4,35-184.

plätze, maschinelle Anlagen, Krane usw.). Er trug von vornherein neuen Verkehrsentwicklungen Rechnung und verband sich konsequent mit Modernisierung. So ordnete der Hafensenator bereits am 5. Oktober 1945 an: „Beim Wiederaufbau der Schuppen im Überseehafen sind die Bedürfnisse der modernen Verkehre zu berücksichtigen.“⁵⁴ Gleichzeitig mußte sich der Hafenaufbau auf einen wachsenden Güterumschlag einstellen. Dabei verzichtete man auf eine langfristige, mit unkalkulierbaren Risiken behaftete Planung und den Bau von Hafenskapazität „auf Vorrat“, vor allem aus Mangel an Ressourcen. Statt dessen erfolgte eine mittelfristige Orientierung am erkennbaren Bedarf, verbunden mit dem — in der Nachkriegszeit nicht immer erfolgreichen — Bemühen um Vermeidung von Kapazitätsengpässen.

In der Überzeugung, daß der Hafen als Lebensnerv der Stadt im Rahmen des gesamten Wiederaufbaus absolute Priorität besaß, war sich die bremische Öffentlichkeit weitgehend einig.⁵⁵ In diesem Sinne konstatierte der damalige Hafensenator Jules Eberhard Noltenius Ende der 50er Jahre: „Ich glaube, es ist nirgends auf dem Gebiete des öffentlichen Baues so wenig um die Mittel gekämpft worden wie gerade beim Hafen.“⁵⁶ Für den Hafen wurden bis zur Währungsreform von 1948 mit 42 Mio RM sogar ebenso viele Mittel aufgewendet, wie bis dahin für den gesamten öffentlichen und privaten Wohnungsbau, ungeachtet der extremen Wohnungsnot.⁵⁷

Im Haushaltsjahr 1948 entsprach das für den Hafen vorgesehene öffentliche Investitionsvolumen dem Gesamtbetrag aller kommunalen Aufgaben der Stadt.⁵⁸ Zur Durchsetzung der von ihr gesetzten Prioritäten beim Wiederaufbau verordnete die Stadt im Juli 1945 eine Zuzugssperre, die erst 1948 wieder aufgehoben wurde.⁵⁹ Nur die KPD-Fraktion in der Bremischen Bürgerschaft scherte gelegentlich aus der Einheitsfront aus und wandte sich z.B. (1951) gegen die Aufnahme eines für den Hafen bestimmten Kredits mit dem Argument, der Hafenaufbau nutze nur dem US-Nachschub und entzöge zudem dem Wohnungsbau die nötigen Mittel.⁶⁰ Bei den bürgerlichen Parteien stand der Nutzen des Hafens ebenso außer Frage wie bei den Sozialdemokraten, die, auch auf Grund ihrer engen Verbundenheit mit der im Hafen organisierten Arbeiterschaft, in Hafeninvestitionen einen wesentlichen Beitrag zur Arbeitsplatzschaffung und Beschäftigungssicherung erblickten. So war es auch kein Zufall, daß 1960 — nach dem Ausscheiden der Kommunisten aus dem Landesparlament — Senat und Bürgerschaft einstimmig beschlossen,

54 StAB 4,35-766.

55 Vgl. Maas (Anm. 4), S. 348.

56 Zitiert bei Horst Adamietz: Die fünfziger Jahre — Bremer Parlamentarier 1951—1959, Bremen 1979, S. 441; zu J. E. Noltenius vgl. auch Anm. 27.

57 Aktenvermerk v. 29.7.1949 (StAB 4,35-187).

58 Vgl. Löbe (Anm. 7), S. 237.

59 Vgl. Fritz Peters: Zwölf Jahre Bremen 1945—1956, Bremen 1976, S. 18; Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr/BLG (Hrsg.): Die Häfen in Bremen — Kurs Zukunft (Ein Jahrhundert Freihafen und Weserkorrektur), Bremen 1988, S. 67.

60 Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft 1951, S. 483.

auf dem linken Weserufer neue Häfen, mit hohen finanziellen Opfern, zu schaffen.⁶¹

In der Chronologie von Wiederaufbau und Modernisierung der bremischen Hafenanlagen lassen sich verschiedene Einschnitte erkennen, je nachdem, welches Ereignis als entscheidende Zäsur in den Vordergrund gestellt wird.⁶² Eine auf den komplexen Zusammenhang von technischen, wirtschaftlichen und politischen Faktoren abstellende, ganzheitliche Betrachtung legt indessen nahe, innerhalb des Untersuchungszeitraums von 1945 bis 1960 auf eine strikte Periodisierung zu verzichten, weil die einzelnen Ereignisse und Faktoren einander in zeitlicher Überlappung bedingen.

Die Wiedergeburt des Hafens begann mit der Entscheidung der Amerikaner, Bremen und Bremerhaven zu „ihren“ Häfen zu machen, nachdem der US-Nachschub zuvor über französische Häfen gelaufen war.⁶³ Bereits am 8. Mai 1945, wenige Tage nach der Einnahme Bremens durch die Engländer, forderte der Kommandierende General des US Port Command, Vaughan, bei den deutschen Behörden Wiederaufbauvorschläge für den Hafen an; am 9. Mai fand die erste diesbezügliche Besprechung im Haus des Reichs statt; am 11. Mai legte das Hafenbauamt erste Vorschläge vor, und bereits am 12. Mai 1945 erging die Anordnung zur schnellsten Wiederherstellung der Getreideanlage und des Überseehafens⁶⁴, „in order to properly accomplish the loading and unloading of incoming goods and to protect these from damage“⁶⁵.

Gleichzeitig begannen alliierte Taucherverbände, später verstärkt durch Einheiten der ehemaligen deutschen Kriegsmarine, mit der gefahrvollen Minenräumung, die nach vier Monaten Schiffen wieder den Zugang zum Hafen ermöglichte.⁶⁶ Am 11. September wurde der Überseehafen für den Schiffsverkehr freigegeben, so daß wenige Tage später das erste Handelsschiff – ein polnischer Frachter – wieder in den Hafen einlaufen konnte.⁶⁷ Im Hafenschlick steckengebliebene Minen detonierten noch bis zum Sommer 1946

61 Bericht der HK Bremen über das Jahr 1960, S. 25.

62 Die verschiedenen Abhandlungen zum Wiederaufbau der bremischen Häfen nach dem Zweiten Weltkrieg setzen durchweg die erste Zäsur mit der Wiederherstellung des Überseehafens 1950; die weitere Periodeneinteilung wird unterschiedlich vorgenommen. Zu den verschiedenen Periodisierungen vgl. Löbe (Anm. 7), S. 246 f.; BAW (Anm. 14), S. 77 f.; Apelt (Anm. 5), S. 148 f.; Walter Wolter: Häfen und Schifffahrt, in: Wachsende Städte an der Unterweser/Bremen-Bremerhaven im Aufbau 1958–1964 (hrsg. v. Bremer Ausschuß für Wirtschaftsforschung), 2. Aufl., Bremen 1965, S. 64 ff.

63 Weserbote v. 18.8.1945.

64 StAB 4,35-4311 und -4332.

65 Hafenbauamt am 12.5.1945 (StAB 4,35-185).

66 Vgl. Ralph Lutz: Zustand der Häfen 1945 und Wiederaufbau des Betriebes, in: Der Wiederaufbau und Ausbau der Häfen in Bremen und Bremerhaven seit 1945 (Sonderabdruck aus: Jb. der Hafenbautechnischen Gesellschaft, 20./21. Bd., 1950/51, 1953), S. 150; Apelt (Anm. 5), S. 281.

67 BLG am 28.2.1947 (StAB 4,35-329); Apelt (Anm. 5), S. 147.

und setzten den Schiffsverkehr entsprechenden Risiken aus⁶⁸; noch im Dezember 1945 lief ein Schlepper auf eine Mine und flog in die Luft.⁶⁹

Zug um Zug mit der Entminung begann die in deutsche Hände gelegte Beseitigung der Schiffswracks in den Hafenanlagen der Stadt Bremen.⁷⁰ Insgesamt wurden bis Ende 1949 277 Wracks und Wrackteile geborgen, darunter 14 U-Boote, zwei Zerstörer und ein Torpedoboot. Unter den Wracks befanden sich auch zahlreiche Dampfer, Fischdampfer und Schlepper, vor allem aber Leichter. Bis Mai 1947 lag die Bergung in der Zuständigkeit der US-Navy; danach wurde sie an die Weserhafenbehörde übertragen, die damit erfahrene in- und ausländische Bergungsfirmen beauftragte. Frankreich, Belgien und die Niederlande wickelten die Bergung ihrer in den bremischen Häfen gesunkenen Schiffe durch eigene Missionen in Bremen ab.⁷¹ Wie beschwerlich die Arbeiten waren, bewies die neun Monate dauernde Bergung des im Überseehafen gekenterten und voll beladenen Dampfers „Philipp Heineken“.⁷² Im September 1950 schließlich waren Häfen und Weser von den Wracks befreit.⁷³ Parallel zu Wrackbeseitigung und Entminung wurden unter amerikanischer Aufsicht die Enttrümmerung und Aufräumung der Landanlagen in Angriff genommen.⁷⁴

Der Umfang der Zerstörungen, Mangel an Material und Menschen wie auch betriebswirtschaftliche Überlegungen legten beim Wiederaufbau ein selektives Vorgehen nahe, ausgerichtet darauf, angesichts rasch zunehmender Verkehre mit den wiederhergestellten und modernisierten Anlagen einen höheren Nutzungsgrad als vor dem Kriege zu erreichen. Die anfänglich äußerst knappen Ressourcen waren so einzusetzen, daß sie innerhalb kurzer Zeit eine optimale technische und wirtschaftliche Rekonstruktion des Hafens ermöglichten. In diesem Sinne begann der Wiederaufbau beim Überseehafen: Seine Kajen, Gleisanlagen, Schuppen und Speicher hatten deutlich weniger Zerstörungen hinnehmen müssen als die des Europahafens; zudem erlaubte er den größten Tiefgang und damit den Zugang für neue Schiffsgenerationen.⁷⁵

Zunächst wurden die am wenigsten zerstörten Anlagen, teilweise unter Verwendung noch brauchbarer Teile aus dem Europahafen, wieder hergestellt. So rettete man beispielsweise erhalten gebliebene Teile aus zerstörten Krananlagen und montierte sie zu neuen Kranen zusammen. Hatte der Krieg im Überseehafen nur zwölf betriebsfähige Krane übriggelassen, so stieg deren Zahl durch Reparaturen und Neuanschaffungen bis 1947 auf insge-

68 Lutz (Anm. 66), S. 150.

69 Löbe (Anm. 7), S. 188.

70 Lutz (Anm. 66), S. 149.

71 StAB 4,116-49 (Abschlußbericht der Abt. Schiffsbergung anlässlich der Auflösung der Dienststelle zum 31.12.1950).

72 Apelt (Anm. 5), S. 147.

73 Ebd.; vgl. auch Anm. 71.

74 Agatz (Anm. 14), S. 39.

75 Ebd., S. 39 ff.; Nachkriegsbericht der HK Bremen (Anm. 15), S. 30; Löbe (Anm. 7), S. 246; StAB 4,116-41 (Bremen Port Command am 14.5.1945).

samt 86. Bei den Schuppen fanden alte Fundamente wieder Verwendung, bei gleichzeitiger Verbesserung der Betriebseinbauten und Beseitigung der alten Schuppeninnenhöfe. Wegen akuter Holzknappheit ersetzte man die Holzkonstruktionen der Dächer durch weitgespannte Stahlkonstruktionen. Bei der Wiederherstellung der Speicher fanden die neuesten Erkenntnisse der Stahlbetonbauweise, der Förder- und Beleuchtungstechnik Anwendung. Ferner ging man dazu über, Bahngeleise einzupflastern, um Raum für Lkw zu schaffen.⁷⁶

Besondere Dringlichkeit besaß die Wiederherstellung der Getreideanlage, gefördert durch ihre Bedeutung für die Lebensmittelversorgung der westlichen Besatzungszonen. Ihre Löschkapazität war durch Bombenschäden zunächst auf rund 50 % des Vorkriegszustands reduziert worden; durch den mit Modernisierung verbundenen Wiederaufbau wurde sie bis zur vollen Inbetriebnahme im Sommer 1950 zur modernsten europäischen Getreideanlage mit einer im Vorkriegsvergleich wesentlich gesteigerten Leistung, vor allem dank neuer fahrbarer und variabler Heber und Drehkolbensauger, mit deren Hilfe die Löschzeit der Seeschiffe und ihre Hafentiefe erheblich herabgesetzt werden konnten.⁷⁷

Im übrigen konnte anstelle des zerstörten Weserbahnhofs bis 1950 ein neuer geräumiger Sammelgutschuppen mit Gleis- und Wasseranschluß sowie Laderampe für Kraftwagen fertiggestellt werden.⁷⁸ Zudem wurden mit tatkräftiger Unterstützung privater Firmen bis Ende 1949 auch der Industrie- und Handelshafen sowie der Holz- und Fabrikenhafen wieder funktionsfähig gemacht.⁷⁹

Im total zerstörten Europahafen beschränkte sich der Wiederaufbau zunächst auf Aufräumarbeiten und die Schaffung von Freilagerplätzen. Der Umschlagverkehr erfolgte in Ermangelung von Lagerraum direkt vom Schiff auf Lkw, Binnenschiff oder Eisenbahn, vor allem bei jahreszeitlich bedingten Überlastungen des Umschlagsverkehrs im Überseehafen; der „Warenhunger des Binnenlandes“ erleichterte den Verzicht auf Zwischenlagerung.⁸⁰

Der endgültige Wiederaufbau des Europahafens, verbunden mit Erweiterungen und Modernisierungen der Anlagen, wurde erst 1950 in Angriff genommen. Der Verkehr im Überseehafen platzte mittlerweile aus allen Nähten und erforderte dringend eine Erweiterung der Umschlagkapazitäten, wollte man im Hafenwettbewerb nicht hoffnungslos zurückfallen. Es entstanden zuerst auf der Südseite anstelle von fünf kleineren Schuppen drei größere, um weitere Zwischenräume zu gewinnen und mehr Bewegungsfreiheit für den Verkehr von Bahn und Lkw zu schaffen. Später, nach Errichtung

76 Agatz (Anm. 14), S. 39 ff.; Gerhard Wollin: Eisenbahnanlagen, Straßen- und Brückenbau, in: Wiederaufbau (Anm. 66), S. 162 ff.

77 Vgl. Ernst Naß: Maschinen- und Elektrotechnik, in: Wiederaufbau (Anm. 66), S. 175 f.

78 Zur Chronologie des Wiederaufbaus vgl. Zeittafel S. 229.

79 Lutz (Anm. 66), S. 150; Flügel (Anm. 15), S. 24 f.

80 Nachkriegsbericht der HK Bremen (Anm. 15), S. 30; Pressenotiz des Senats (StAB 4,35-3927).



Abb. 8: Neubau des Speichers I im Europahafen, um 1950

einer neuen Spundwand, wurden auf der Nordseite die Schuppen 3 (1956) und 1 (1960) errichtet. Außerdem wurden ein Verwaltungsgebäude gebaut, ein Freilagerplatz angelegt und der ganze Hafen mit Kranen und Flurfördergeräten ausgerüstet. Bereits 1957 war der Europahafen so weit ausgebaut, daß er rund 40 % des gesamten Freihafenumschlags bewältigte.⁸¹ Bis zur Fertigstellung 1963 war dann der Speicher II das größte Bauvorhaben im Europahafen — mit 84 000 m² Lagerfläche und rund einem halben Kilometer Länge die größte Anlage dieser Art in allen Nordseehäfen, genutzt von privaten Lagerhaltern nach der Art von Eigentumswohnungen als „Eigentumslager“.⁸²

Die statistischen Veränderungen im Fortgang des Wiederaufbaus von 1945 bis Ende 1953 zeigt eine Übersicht des Hafenbauamts.⁸³ Sie erhellt, daß vor allem bei Speichern und Schuppen zu dieser Zeit noch große Lücken bestanden. Erst Mitte 1958 hatten Kajeschuppen- und Speicherraum zusammen rund zwei Drittel des Vorkriegsstandes erreicht⁸⁴; und 1960 war die vor dem Zweiten Weltkrieg vorhandene Schuppenfläche bis auf 7 % wieder hergestellt.⁸⁵ Insgesamt blieben in der Wiederaufbauphase Ausmaß und Tempo der Bereitstellung überdachter Lagerflächen deutlich hinter der übrigen Ausstattung des Hafens, vor allem mit Kranen und sonstigem Gerät, zurück, so daß es bei Schuppen und Speichern, auch im Hinblick auf den weit stärker angestiegenen Hafenumschlag, eines beschleunigten Durchsatzes und eines verstärkten Direktumschlags zwischen Schiff und Binnenverkehrsträger bedurfte.

81 Löbe (Anm. 7), S. 246 f.; Flügel (Anm. 15), S. 25.

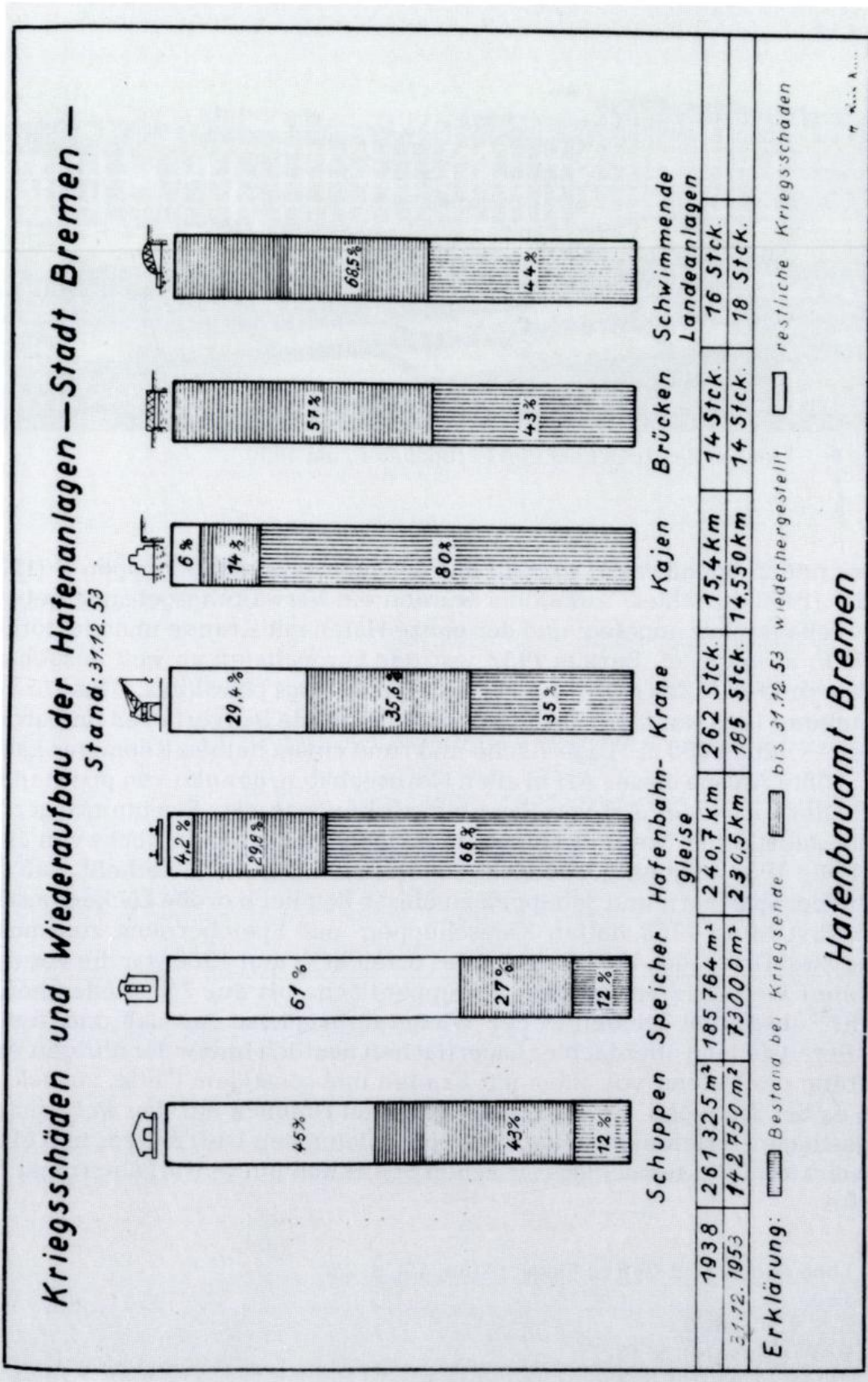
82 Ebd.

83 S. S. 228, Tab. 2.

84 BAW (Anm. 14), S. 78.

85 Flügel (Anm. 15), S. 25.

Tabelle 2



Quelle: StAB 4,35-4335.

Zeittafel zur (Wieder-)Herstellung von Schuppen, Speichern und anderen wichtigen Hafengebäuden in den stadtbremischen Freihäfen 1945–1963

1945/49

– im Überseehafen

– Inbetriebnahme der Schuppen 13, 15 und 17 (Nordseite) und 14, 16 und 18 A (Südseite)

– Instandsetzung des beschädigten Speichers XI (hinter Schuppen 13)

– im Europahafen Abschluß der Räumungsarbeiten; der Hafen steht für den Umschlag im Freien wieder zur Verfügung

– Wiederherstellung des Bahnhofs Zollausschluß (1949)

1950

– Inbetriebnahme von Pier A der modernisierten Getreideanlage

– Fertigstellung des Sammelgutschuppens Weserbahnhof

– Fertigstellung des Kühlhauses

– Fertigstellung von Speicher I (im Europahafen) mit 38 000 m²

1951/55

– Fertigstellung der Schuppen 2 (1952), 4 (1953) und 6 (1955) auf der Südseite des Europahafens

1956/60

– Fertigstellung der Schuppen 3 (1956) und 1 (1960) auf der Nordseite des Europahafens (nach Erneuerung der Nordkaje)

– Vergrößerung der Ladekapazität der Getreideanlage um 50 000 t durch den Bau von sechs und den Kauf von zwei Lagerhäusern

1961

– Inbetriebnahme des erweiterten Schuppens 18 im Überseehafen

– Bau der neuen Hafenzufahrt Hansator

1963

– Übergabe der letzten Speichereinheit des Speichers II (mit 84 000 m²) im Europahafen

1965

– Beginn der Errichtung von Schuppen in den Neustädter Häfen

Die Form des Aufbaus ließ sich im Untersuchungszeitraum in Abänderung der Vorkriegskonzeption von folgenden grundsätzlichen Absichten leiten⁸⁶:

1. Größere Schuppen und Freiflächen;
2. Mehr Verkehrsraum für die Landverkehrsträger;
3. Lkws sollten parallel an die Schiffe herankommen können;
4. Binnenschiffe sollten mehr Raum und Bewegungsfreiheit bekommen, insbesondere in der direkten Zusammenarbeit mit dem Seeschiff;

86 Löbe (Anm. 7), S. 249.

5. Halbportalkrane wurden durch Vollportalkrane ersetzt, die als weniger empfindlich galten, in ihrer neuen Konstruktion den Kajeverkehr und den Rampenbetrieb nicht mehr störten und breitere Schuppenvorfelder ermöglichten.

Die Verwirklichung der neuen Konzeption setzte größere Flächen für den Hafen voraus. Im alten Hafengebiet waren vor allem die Flächen für den Landverkehr zu klein; zudem grenzte die Wohnbebauung bis dicht an die Häfen, so daß wenig Raum für zusätzliche Hafengewerbe verblieben war. Deshalb wurde im Zuge des Wiederaufbaus der Westlichen Vorstadt auf die Neubesiedlung hafennaher Gebiete weitgehend verzichtet. Im Rahmen einer vorausschauenden Hafenplanung wurden im großen Stil private Grundstücke aufgekauft oder enteignet, darunter das Gelände der ehemaligen Jutespinnerei, die ihren Betrieb aufgegeben hatte.⁸⁷

In der Senatsbegründung der Enteignungsmaßnahmen von 1949 hieß es: „Die Zerstörung der angrenzenden Stadtgebiete durch die Kriegsergebnisse gibt nunmehr die Möglichkeit, die Wiederaufbauplanung der Häfen der neuzeitlichen Verkehrsentwicklung anzupassen und für das Hafengebiet und das unmittelbar angrenzende Hafenerweiterungsgebiet breite Verkehrs- und Ladestraßen mit dazu gehörigen Parkplätzen vorzusehen und ein besonderes Speicherviertel zu schaffen. [. . .] Schließlich besteht die Absicht, im Rahmen der allgemeinen Stadtplanung alle hafengebundenen Betriebe, die teilweise auf das ganze Stadtgebiet verstreut waren und hier durch den Krieg zerstört sind, nunmehr im eigentlichen Hafengebiet zusammenzufassen.“⁸⁸

Weil sich die quantitativen Entwicklungen im Hafenbau in allen Bereichen mit qualitativer Verbesserung und Modernisierung der Anlagen gegenüber dem Vorkriegsstand verbunden hatten, war es zunächst möglich geworden, mit den verfügbaren Kapazitäten einen weit stärker gestiegenen Umschlag zu bewältigen. Bereits 1951 hatten die bremischen Häfen mit ihren nur teilweise wiederhergestellten Anlagen den Spitzenumschlag von 1938 mit rund 9 Mio t erreicht⁸⁹; und auch in der Folgezeit hielten die Hafenerweiterungsinvestitionen mit dem Wachstum des Umschlags nicht Schritt. Zwischen 1949 und 1953 wurde z.B. kein einziger neuer Schuppen in Betrieb genommen.⁹⁰ Am krasssten zeigte sich das Mißverhältnis von Kapazitätserweiterung und Umschlagsentwicklung in den Freihäfen: Hier erreichte der Stückgutumschlag 1957 mit 5,1 Mio t fast das Dreifache des Vorkriegsumschlags von 1938. „Der Verkehr ist sozusagen am Wiederaufbau vorbeigelaufen.“⁹¹

Konnte zunächst noch infolge technischer und organisatorischer Verbesserungen das Wachstum der spezifischen Hafenleistung bzw. des Umschlags je laufenden Meter Kajelänge und/oder je Quadratmeter Lagerfläche ohne

87 Flügel (Anm. 15), S. 24.

88 Verhandlungen zwischen dem Senat und der Bürgerschaft vom Jahre 1949, S. 11.

89 Vgl. Tabelle 7, S. 243.

90 Jahresbericht der BLG 1953 (StAB 4,35-4335).

91 BAW (Anm. 14), S. 78.

nennenswerte Beeinträchtigungen der Wirtschaftlichkeit verkräftet werden, so stießen die Häfen allmählich an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit.

Bereits 1953 konnten in Spitzenzeiten bis zu 16 einlaufende Schiffe in Ermangelung ausreichender Liegeplätze nicht abgefertigt werden, so daß Bremen um seinen Ruf als schneller Hafen und um seine Konkurrenzfähigkeit fürchten mußte. Senator Apelt erklärte den weiteren Hafenausbau zur „Lebensfrage Bremens“.⁹²

Zu erneuten dramatischen Verstopfungen kam es Ende der 50er Jahre. „Auf der Reede von Bremerhaven und beim Hoheweg, ja noch weiter seawärts, lagen Ende der 50er Jahre 50 Schiffe und mehr vor Anker und warteten auf einen Liegeplatz in den Häfen. Und wenn einer frei war, so fehlten die Gänge mit Hafenarbeitern, um mit dem Laden und Löschen zu beginnen. [. . .] Tagelang lagen die Schiffe auf Warteposition. [. . .] Liegegelder, und zwar in beträchtlichem Umfang, waren an der Tagesordnung.“ Vor allem litt die Wirtschaftlichkeit des Kajebetriebs unter dem anhaltenden Mangel an Schuppenraum. „An der betriebswirtschaftlichen Kurve gemessen war der optimale Punkt, der für ein lukratives oder auch nur auskömmliches Geschäft bestimmend war, mit der Tendenz noch höher steigender Kosten überschritten. Bremen war kein schneller Hafen mehr, sogar ein langsamer. [. . .] Ladungsangebot und Leistung waren ins Gleichgewicht zu bringen.“⁹³

Diese Entwicklung erzwang 1959/60 eine radikale Entscheidung, die in geographischer, technischer und finanzieller Hinsicht völlig neue Akzente im bremischen Hafenausbau setzte: die Errichtung des Neustädter Hafens auf dem linken Weserufer.

Von Beginn an war der Wiederaufbau der Häfen von Beschränkungen der verfügbaren Ressourcen begleitet. Vor der Währungsreform vom 20. Juni 1948, in einer Zeit der Warenbewirtschaftung mit hohem Geldüberhang, litt der Wiederaufbau der Hafenanlagen unter dem allgemeinen Mangel an Material, Arbeitskräften und Transportraum; danach infolge der Verknappung und Stabilisierung des Geldes unter dem immer enger werdenden Korsett finanzieller Mittel. Das wichtigste Kapital freilich war das über den Krieg gerettete hafentechnische und hafenwirtschaftliche Know-how.

Der extreme Materialmangel in der unmittelbaren Nachkriegszeit erforderte ein Höchstmaß an Phantasie und Durchsetzungsvermögen bei der Materialbeschaffung. Vor allem hier erwies sich die Unterstützung durch die Amerikaner als außerordentlich wertvoll; sie versahen Lieferkontingente für den Hafenaufbau mit höchster Dringlichkeit und pflegten direkt bei Lieferfirmen zu intervenieren.⁹⁴ Die süddeutschen Länder in der amerikanischen Besatzungszone wurden mit dem Hinweis auf die Versorgungsfunktion der Häfen (überseeische Lebensmitteleinfuhren) von der Übertragung von Materiallieferkontingenten auf Bremen überzeugt⁹⁵; Bürgermeister Wil-

92 Senator Apelt am 1.12.1953 (StAB 4,35-4335).

93 Borttscheller (Anm. 27), S. 223 ff.

94 StAB 4,35-187.

95 Ebd.

helm Kaisen intervenierte mit der gleichen Absicht beim Länderrat.⁹⁶ Der BLG, die sich bis 1947 aktiv und unbürokratisch am Wiederaufbau der Hafenanlagen beteiligte und sich danach satzungsgemäß auf den Betrieb des Hafens beschränkte, erlaubten die Alliierten die Entnahme von gehortetem Material aus den Marinebunkern in Farge durch Requisitionsscheine; vor allem Kabel, Transformatoren und Gleichrichter konnten in einem Umfang entnommen werden, „der selbst in Friedenszeiten lange Zeit erfordert hätte und es erlaubte, den Überseehafen besser als vor dem Krieg auszurüsten“.⁹⁷ Darüber hinaus wurden Prämien und Provisionen für die Beschaffung von Mangelware ausgesetzt.⁹⁸ Ab 1947 brachte zudem der den Hafenbetrieben zugestandene Devisenbonus Erleichterungen bei der Materialbeschaffung.⁹⁹

Bei den Bremen insgesamt zur Verfügung stehenden, kontingentierten Baumaterialien genoß der Hafenbau absolute Priorität, auch vor dem Wohnungsbau.¹⁰⁰ Wohl deshalb konnte das Hafenbauamt dem Wohnungsressort Baumaterialien für den Wohnungsbau zusagen, unter der Bedingung, dafür Wohnungen speziell für Hafenbedienstete zu erhalten.¹⁰¹ Gleichwohl blieben die Baustoffe insgesamt knapp und von teilweise minderwertiger Qualität. So mußten beispielsweise im Juni 1948 Bauarbeiten infolge fehlenden Materials vorübergehend eingestellt werden.¹⁰² Den Mangel an Baumaterial unterstreicht auch die Tatsache, daß die Ausgaben für den Hafenbau in den Jahren 1946/47 hinter den im Haushalt bewilligten Mitteln zurückblieben.¹⁰³

Neben Materialmangel behinderte chronischer Arbeitskräftemangel den Wiederaufbau. Arbeitskräfte waren vor der Währungsreform, auch in Bremen, infolge kriegsbedingter Verluste des Arbeitskräftepotentials einerseits und des durch die Geldentwertung begünstigten Tempos des Wiederaufbaus andererseits äußerst knapp. Unmittelbar nach der Einnahme Bremens versuchten die Amerikaner, befreite polnische Zwangsarbeiter zum Bleiben zu bewegen und ihnen die Arbeit im Hafen schmackhaft zu machen; dies gelang nur bei rund 200 Personen. Im Juli 1945 wurden bis zu 1000 deutsche Kriegsgefangene im Hafen eingesetzt.¹⁰⁴ Später drohten die Amerikaner den deut-

96 Bürgermeister Kaisen am 21.6.1946 an den Länderrat: „Meine Bitte und mein Antrag gehen dahin, der Länderrat wolle in Würdigung der Bedeutung der bremischen Häfen für die Versorgung der USA-Zone den Bezug der genannten Baustoffe aus der USA-Zone ermöglichen“ (StAB 4,35-187).

97 Schreiben BLG am 3.2.1947 (StAB 4,35-1090).

98 Ebd.

99 StAB 4,35-330.

100 Senator für das Bauwesen am 25.10.1946 (StAB 4,35-187).

101 StAB 4,35-187.

102 Hafenbauamt am 27.6.1946 (StAB 4,35-187).

103 Adamietz (Anm. 34), S. 316; StAB 4,35-4332.

104 StAB 16, 1/4-FB 707.

schen Behörden mit der Verlegung ihres Nachschubs, falls es nicht gelinge, für Hafenaufbau und Hafenaufbetrieb genügend Arbeitskräfte zu mobilisieren.¹⁰⁵

Die verfügbaren Arbeitskräfte mußten bei Arbeitsverweigerung mit Gefängnis rechnen.¹⁰⁶ Zur Überwindung des Arbeitskräftemangels wurden auch Frauen bei Aufräumarbeiten im Hafen eingesetzt; außerdem bewilligte das Arbeitsamt Arbeitskräfte im Rahmen des sog. Volkseinsatzes. Sofern es der Schiffsverkehr zuließ, wurden Hafenaufarbeiter zu Aufräum- und Bauarbeiten verpflichtet. Der Einsatz von Strafgefangenen indessen scheiterte, weil das Hafenaufbauamt nicht die geforderten 15 Mann Bewachungspersonal stellen konnte.¹⁰⁷ Auch über mangelnde Arbeitsmoral und Arbeitsproduktivität wurde vor der Währungsreform häufig geklagt, vor allem wohl, weil man anfänglich im Hafenaufbetrieb mit un- und angelernten Arbeitskräften vorlieb nehmen mußte, solange Schuppenvorsteher und andere qualifizierte und erfahrene Mitarbeiter noch nicht wieder in ausreichendem Umfang zur Verfügung standen.¹⁰⁸ Der durchgängige Arbeitskräftemangel wog um so schwerer, als die Arbeit im Hafen als vergleichsweise attraktiv galt, weil die Beschäftigten, vor allem beim Löschen von Lebensmittelladungen, Mangelware zur Deckung des eigenen Bedarfs wie auch zur gelegentlichen Veräußerung auf dem schwarzen Markt „organisieren“ konnten.¹⁰⁹

Wenn Bremen gleichwohl den akuten Arbeitskräfte- und Materialmangel schneller als andere deutsche Häfen überwinden und sich bis Mitte 1946 zum bestausgerüsteten deutschen Hafen entwickeln konnte¹¹⁰, so verdankt es dies zuvörderst dem Privileg amerikanischer Hilfe.

Nach der Währungsreform waren nicht länger die realen Ressourcen, sondern die zu ihrer Beschaffung benötigten finanziellen Mittel knapp. Weil Arbeitsmoral und Arbeitsproduktivität anstiegen, kam es rasch zur Überwindung des Arbeitskräftemangels, mit anschließender Arbeitslosigkeit.¹¹¹ Abbau der Materialbewirtschaftung und Rückkehr zur Marktwirtschaft förderten die Produktion von Baumaterial und ließen auch auf diesem Sektor das Angebot ansteigen. Der inflationäre Geldüberhang wich, bei privaten wie öffentlichen Haushalten, dem Zwang zur Sparsamkeit. Bremen nutzte nun auch bisher ungewohnte Wege bei der Mittelbeschaffung. So wurden Arbeiten im Hafen als Notstandsarbeiten ausgeführt oder vorübergehend arbeitslose unständige Hafenaufarbeiter bei Aufräumarbeiten im Hafen eingesetzt und aus Bundesmitteln finanziert.¹¹² Gleichwohl blieben Bremen (wie auch

105 Adamietz (Anm. 34), S. 316.

106 StAB 4,35-4332.

107 Aktenvermerk v. 27./28.6.1946 (StAB 4,35-187).

108 Schreiben BLG v. 28.2.1947 (StAB 4,35-329).

109 Adamietz (Anm. 34), S. 316. — Über das „Organisieren“ finden sich einige bezeichnende Anekdoten bei Ernst W. Siedler/P. Süß: Da lachte der Hafen — Fünfzig heitere Bremer Hafengeschichten aus den fünfziger Jahren; Bremen 1988, S. 86 ff.

110 Löbe (Anm. 7), S. 244.

111 Jahresbericht der BLG f. 1948 (StAB 4,35-330).

112 StAB 4,35-688.

Hamburg) bis zum 1. April 1950 noch gewisse fiskalische Privilegien, die die Finanzierung von Investitionen im Hafen erleichterten, nämlich die Einbehaltung der in Bremen anfallenden Zölle und Verbrauchssteuern bei gleichzeitiger Übernahme (niedrigerer) Bundesausgaben. Bei der folgenden Neugestaltung des Länderfinanzausgleichs konnte sich Bremen zwar relativ günstige Bedingungen sichern, vor allem einen Ausgleich für seine Hafencosten¹¹³; gleichwohl gingen dem Land wesentliche Teile seiner Einnahmen und damit die Fähigkeit verloren, den Wiederaufbau des Hafens unter Verzicht auf Kreditaufnahmen allein aus laufenden Steuereinnahmen zu finanzieren.¹¹⁴ So nahm das Land bereits 1951 einen Bundeskredit über 4,5 Mio DM, verzinst zum günstigen Zentralbankdiskont, zur Finanzierung neuer Hafenbauprojekte auf.¹¹⁵

1953 konnte Bremen angesichts von Hafenverstopfungen und des drohenden Verlustes seiner Wettbewerbsfähigkeit nachhaltige Hafenerweiterungen nicht länger hinausschieben. Arnold Agatz legte einen Zehnjahresplan für den weiteren Hafenausbau vor und bezifferte die Gesamtkosten auf mindestens 200 Mio DM bzw. 20 Mio DM jährlich, nachdem der Hafenbau zwischen 1945 und 1953 rund 166 Mio RM/DM, davon 134 Mio für Bremen-Stadt, verschlungen hatte.¹¹⁶ Zur Sicherstellung der Finanzierung wurde erstmalig eine Anleihe, und zwar über 50 Mio DM (mit einem Ausgabekurs von 98 %, einer Laufzeit von fünf Jahren und einer Nominalverzinsung von 5 %), begeben. Skeptikern hielt man entgegen, daß hohe Steuersätze und wachsendes Steueraufkommen die Bedienung der Anleihe garantierten. Senator Apelt warb, veranlaßt durch Größenordnung und Bedeutung der Anleihe, für deren Bewilligung mit einem Appell von Arnold Duckwitz aus dessen „Denkwürdigkeiten“: „Sorgt vor allem für die Tiefhaltung der Weser, für die Tüchtigkeit der Häfen zu Bremerhaven und in der Stadt selber; denn die Schifffahrt, sowohl die oceanische wie auch die europäische, ist die einzige und wahre Grundlage des Wohlergehens der kleinen, örtlich nicht begünstigten, aber rührigen, vaterländisch gesinnten Republik.“¹¹⁷

Der Hafenbau stellte auch in der Folgezeit erhebliche Anforderungen an den bremischen Haushalt. Wenn es ab 1956 zu einer erneuten relativen Stagnation im Ausbau der Häfen kam, hatte dies seinen Grund auch in den zwischenzeitlich stärker gewordenen konkurrierenden Ansprüchen von

113 Adamietz (Anm. 34), S. 354; Apelt (Anm. 18), S. 8; Bürgermeister Noltenius am 27.9.1957 (StAB 4,35-3295).

114 Hafensenator am 1.12.1953 (StAB 4,35-4335).

115 Verhandlungen zwischen dem Senat und der Bürgerschaft vom Jahre 1951 (Mitteilung des Senats v. 28.8.1951), S. 135.

116 Niederschrift über die 17. Sitzung des Haushaltsausschusses der Finanzdeputation am 30.11.1953 (StAB 4,35-4335); Denkschrift über die wirtschaftliche Lage im Lande Bremen v. 15.6.1953 (StAB 4,35-4243).

117 Senator Apelt am 15.12.1953 im Senat (StAB 4,35-4335). Das für bremisches Denken bezeichnende Duckwitz-Zitat findet sich bei A. Duckwitz: Denkwürdigkeiten aus meinem öffentlichen Leben von 1841–1866 (Ein Beitrag zur bremischen und deutschen Geschichte), Bremen 1877, S. 197. — Zur Ausstattung und Begründung der Anleihe: StAB 4,35-4335.

Wohnungs-, Straßen- und Schulbau an den öffentlichen Haushalt.¹¹⁸ Bremen begann seinen Weg in die Verschuldung in dem Bewußtsein, daß anderenfalls Verlust von internationaler Wettbewerbskraft der Häfen und Rückfall in die Provinzialität drohten — mit wachsender Arbeitslosigkeit, Steuerausfällen und möglicherweise noch höherer unfreiwilliger Verschuldung. Parallel dazu verstärkte sich die Überzeugung, mehr als bisher auch hafenumabhängige Unternehmen in Bremen zu fördern, verbunden mit dem Bestreben, den Hafen durch eine Erhöhung seiner Loco-Quote wirtschaftlich abzusichern.

Obwohl dem Hafen als Lebensnerv der Hansestadt im Rahmen der Staatsausgaben höchste Priorität eingeräumt wurde und Bremen auch den Weg in wachsende Verschuldung nicht scheute, blieb der Hafenerneuerungsbau in räumlicher und investitionsmäßiger Hinsicht lange hinter dem Anwachsen des Verkehrs zurück — zunächst in Ermangelung realer Ressourcen, später vor allem auf Grund der finanziellen Probleme Bremens. In diesem Zusammenhang boten die Zerstörungen die Chance eines radikalen Neubeginns: Durch Anwendung neuer baulicher Konzeptionen, moderner Technologie und Organisationsformen gelang es, den Wirkungsgrad der vorhandenen Anlagen so zu verbessern, daß der spezifische Hafenumschlag erheblich gesteigert werden konnte. Nicht ohne Bewunderung bemerkte dazu (1956) der Herausgeber von „The Docklands and Harbour Authority“: „Somit ist es eine seltsame Kriegserscheinung, daß [. . .] die Sieger auf lange Sicht stärker gehandicapt sind, als die Besiegten; denn durch die Hafenerneuerungen ist viel Altes beseitigt.“¹¹⁹ Die Intensitätssteigerung des Hafenumschlags als Ergebnis von Modernisierung und besserer Organisation konnte indessen nicht verhindern, daß im Untersuchungszeitraum die Häfen mehrfach an die Grenze der Wirtschaftlichkeit für Hafenbetriebe und Hafenbenutzer stießen, weil die Dynamik des Verkehrsaufkommens alle Erwartungen sprengte. In solchen Fällen drohte die Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit in der Konkurrenz der Nordseehäfen und erzwang neue Anstrengungen im Hafenbau, in Bremen-Stadt zuletzt mit der 1960 getroffenen Entscheidung zugunsten des Neustädter Hafens.

V. *Die Entwicklung von Verkehr und Hafenwirtschaft in der Phase des Wiederaufbaus*

Die Vitalität der Seehäfen ist ein Spiegel der internationalen Arbeitsteilung und des Außenhandels, seines Volumens wie seiner Strukturen. Autarkiebestrebungen und Protektionismus, Zwangswirtschaft und Devisenbewirtschaftung sind Feinde der Seehäfen; Freihandel ist ihr Verbündeter. Über das Wohl des einzelnen Seehafens entscheidet indessen nicht allein die Dynamik des Außenhandels und seiner Bedingungen, sondern auch die Fähigkeit, sich im Wettbewerb um das gesamte Ladungsaufkommen gegenüber anderen Seehäfen zu behaupten.¹²⁰

118 Apelt (Anm. 5), S. 148 ff.

119 Zeitungsausschnitt in deutscher Übersetzung in: StAB 4,35-187.

120 Zum Hafenwettbewerb vgl. Abschnitt VI.

Hatte der deutsche Außenhandel schon durch die Wirtschaftspolitik der Nationalsozialisten Schaden gelitten, so war ihm durch den Krieg vollends der Boden entzogen. Das Produktionspotential der Volkswirtschaft war bei Kriegsende zerstört, demontiert und seiner alten Beschaffungs- und Absatzmärkte beraubt; Mangel an Material und Arbeitskräften behinderte die Produktion; Unsicherheit lähmte die Initiative. An einen Export von Fertigerzeugnissen war kaum zu denken, zumal zunächst der dringlichste Bedarf der eigenen Bevölkerung zu decken war. Weil dadurch andererseits Devisen ausblieben, waren auch dem Import Fesseln angelegt.

An eine im traditionellen Sinne ausgeglichene Handelsbilanz war mithin nicht zu denken. Die Absicht der Siegermächte, die angesichts der Gefahr des Verhungerns dringend benötigten Nahrungsmittellieferungen durch deutsche Rohstoffexporte auszugleichen, blieb im Ansatz stecken. Zwar lieferten die westlichen Besatzungszonen Kohle, Kali oder Holz an das Ausland; die Exporte rissen jedoch Löcher in die eigene Versorgung und reichten bei weitem nicht aus, das Importvolumen abzudecken. Von dem Einfuhrvolumen konnte insgesamt nur ein Drittel aus eigener Leistung bezahlt werden; der Rest entfiel auf Hilfslieferungen des Auslands, sog. UNRA-Lieferungen (United Nations Relief and Recovery Administration) und sog. GARIOA-Lieferungen (Government Appropriations for Relief in Occupied Areas). Die größte Hilfe kam von der amerikanischen Besatzungsmacht, die auf Kosten ihrer Steuerzahler Lebensmittel und unentbehrliche Rohstoffe nach Deutschland verschiffen ließ, wobei offen blieb, ob diese Lieferungen später jemals von einer deutschen Regierung zurückgezahlt werden konnten. Diese GARIOA-Lieferungen haben zusammen mit unzähligen privaten Lebensmittelpaketen aus dem westlichen Ausland (CARE, CRALOG) große Teile der deutschen Bevölkerung vor dem Verhungern bewahrt. Rund zwei Drittel der damaligen GARIOA-Lieferungen (von 1945 — 31. März 1950 im Gesamtwert von 1,62 Mrd US-Dollar) wurden schließlich durch das Londoner Schuldenabkommen von 1952 der deutschen Wirtschaft geschenkt.¹²¹

An diese ersten umfassenden und ungebundenen Hilfsaktionen schloß sich 1948 der 1947 verkündete Marshall-Plan zum gemeinsamen europäischen Wiederaufbau an (ERP; European Recovery Programme). Er versorgte die deutschen Westzonen mit weiteren Lebensmitteln und Rohstoffen, aber auch dringend benötigten Maschinen (Gesamtumfang vom 3. April 1948 bis 30. Juni 1952: 1,39 Mrd US-Dollar) und verschob die Bezahlung auf einen späteren Termin. Noch im Jahre 1948 wurden zwei Drittel der deutschen Einfuhren nicht verdient, sondern kamen aus der Auslandshilfe. Mit der wirtschaftlichen Erholung liefen die direkten ERP-Hilfen Anfang der 50er Jahre aus.¹²²

Die Situation der Volkswirtschaft erzwang in den ersten Nachkriegsjahren eine weitgehende Bewirtschaftung: Lebensmittel waren infolge extremer

121 Vgl. Gustav Stolper/Karl Häuser/Knut Borchardt: Deutsche Wirtschaft seit 1870, Tübingen 1964, S. 240 f., 270 f.; BAW (Anm. 14), S. 40; Nachkriegsbericht der HK Bremen (Anm. 15), S. 9 ff.

122 Wie Anm. 121.

Knappheit zur Sicherstellung einer halbwegs gerechten Verteilung rationiert, Importe und Exporte unterlagen der Genehmigungspflicht, Devisen wurden zugeteilt, Verkehre angesichts des Mangels an Transportraum weitgehend zentral gelenkt.

Die Zuständigkeit für die Genehmigung von Ein- und Ausfuhren ging 1947 in der Bizone von der Militärregierung auf die JEIA (Joint Export-/Import Agency) über, die 1948 auch in Bremen eine Geschäftsstelle eröffnete. Sie besaß anfänglich das Einfuhrmonopol, erarbeitete aber gleichzeitig Richtlinien für die Wiederaufnahme der individuellen Ausfuhr. Ab 1948, mit der Währungsreform und der beginnenden Normalisierung des deutschen Außenhandels, beschränkte sich die JEIA auf die Aufgabe einer allgemeinen handels- und devisenpolitischen Überwachung. Außenhandelsgeschäfte wurden vom Antrags- und Bewilligungszwang frei, und damit konnten auch die bremischen Handelshäuser allmählich wieder an alte Aufgaben und Verbindungen anknüpfen, nachdem zuvor der gelenkte Außenhandel weitgehend an ihnen vorbeigelaufen war und die meisten Außenhandelsgeschäfte durch Direktbeziehungen, ohne Einschaltung des Handels, zustande gekommen waren.¹²³

Bis zur Währungsreform blieb die Loco-Quote der bremischen Häfen äußerst gering; Bremen war, bedingt durch den nahezu bedeutungslos gewordenen bremischen Eigenhandel, die weitgehend zerstörte Industrie und die geringe Kaufkraft der eigenen Bevölkerung, zum reinen Speditionshafen geworden. Wären nicht der US-Nachschub, vor allem aber die amerikanischen Hilfslieferungen über Bremen gelenkt worden, hätten die Häfen kaum überleben können. Indem jedoch die bremischen Häfen zur wichtigsten Schleuse für die Militär- und Relief-Transporte der auch wirtschaftlich stärksten Siegermacht wurden, gewann der Umschlag schnell eine Größenordnung, die, gemessen am Vorkriegsstand, bis 1947 fast alle anderen Nordseehäfen (bis auf das unzerstört gebliebene Antwerpen) überragte. Bremen hatte zu diesem Zeitpunkt bereits 55 % der Verkehrszahlen von 1938 erreicht, während Rotterdam 29 % und Hamburg gar nur 23 % verzeichneten.¹²⁴

In Aussehen und Umschlag der bremischen Häfen spiegelten sich die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse der frühen Nachkriegszeit. Hauptbasis für den militärischen US-Nachschub waren von Anfang an die weniger zerstörten und unmittelbar nach Kriegsende wieder zugänglichen Häfen in Bremerhaven (Bremerhaven Port of Embarkation). Als sich nach 1946 der US-Nachschub allmählich verringerte, ging auch der Anteil Bremerhavens am Gesamtumschlag der bremischen Häfen von 25 % (1946) auf durchschnittlich 10 % in den Jahren zwischen 1950 und 1960 zurück — Beweis für den Primat der stadtbremischen Häfen in den ersten anderthalb Jahrzehnten nach dem Kriege.¹²⁵ In Bremen-Stadt dominierten in den ersten Nachkriegsjahren die

123 Nachkriegsbericht der HK Bremen (Anm. 15), S. 9 ff.; BAW (Anm. 14), S. 37 ff.; Röpcke (Anm. 19), S. 452.

124 Aktenvermerk Schackow v. 24.6.1948 (StAB 4,35-1090); Jahresbericht der BLG f. 1947 (StAB 4,35-330). Vgl. auch Tabelle 6, S. 242.

125 Vgl. Tabelle 4, S. 239.

Tabelle 3: Umschlag in den bremischen Häfen 1946/1947 (in 1000 t)

	Stadtbrem. Häfen		Bremerhaven		Ölhafen Farge		Brem. Häfen Gesamt	
	1946	1947	1946	1947	1946	1947	1946	1947
Eingehender Verkehr:								
Nachschubverkehr USA	107	119	791	622	1041	799	1939	1540
UNRA-Verkehr ¹	597	56	—	—	—	—	597	56
Relief-Verkehr ²								
— für die US-Zone	633	918	—	49	—	—	633	967
— für die brit. Zone	144	652	—	1	—	—	144	653
Zivilverkehr ³	209	655	—	134	—	—	209	789
Gesamt	1690	2400	791	806	1041	799	3522	4005
Ausgehender Verkehr ⁴ :	251	760	184	87	2	—	437	847
Gesamtumschlag	1941	3160	975	893	1043	799	3959	4852

1 UNRA (United Nations Relief and Recovery Administration) – Lieferungen auch für Österreich und die Tschechoslowakei; die UNRA-Lieferungen liefen bis Mitte 1947 völlig aus.

2 Hilfslieferungen aus GARIOA- (Government Appropriation for Relief in Occupied Areas) – und ERP- (European Recovery Program, Marshall-Plan)-Mitteln, vor allem Getreide, Mehl, Lebensmittel.

3 Darunter auch amerikanische Liebesgabenpakete (CARE und CRALOG).

4 Darunter Reparationsgüter sowie gebundene Exporte über OMGUS- (Office of Military Government/US)-Verrechnungen.

Quelle: Nachkriegsberichte der Handelskammer Bremen über die Jahre 1945–1947, S. 33 ff.

amerikanischen Hilfslieferungen für die Westzonen, aber auch im Transit für die Tschechoslowakei und Österreich. Dementsprechend hatte „das ganze Hafengebilde [. . .] mit hanseatischem Handel wenig zu tun“.¹²⁶ Es war weitgehend von den Liberty-Schiffen der amerikanischen United States Lines und der Waterman Line beherrscht. Als um die Jahreswende 1945/46 gleich acht Liberty-Schiffe mit rund 60 000 t Ladung eintrafen, drohte erstmalig nach dem Kriege eine „Verstopfung“ des gerade erst wieder in Betrieb genommenen Überseehafens, zumal das Löschen eines Schiffes durchschnittlich vier bis sechs Tage in Anspruch nahm.¹²⁷

126 Löbe (Anm. 7), S. 199; Adamietz (Anm. 34), S. 318 f.

127 Jahresberichte und Mitteilungen der BLG an den Senat 1945/46/47 (StAB 4,35-329 u. 330).

Tabelle 4: *Der Gesamtumschlag in den bremischen Häfen 1946–1960*

Jahr	Brem. Häfen Gesamt (in 1000 t)	Zuwachs gegenüber dem Vorjahr	Bremen-Stadt				Bremerhaven Gesamt (in 1000 t)
			Gesamt (in 1000 t)	Anteil brem. Häfen Gesamt	Stückgutanteil	Einfuhranteil	
1938	9286	—	—	—	—	—	—
1946	3 959	—	—	-	-	-	-
1947	4 854	+ 23 %	—	—	—	—	—
1948	6 138	+ 26 %	—	—	—	—	—
1949	6 601	+ 8 %	—	—	—	—	—
1950	5 985	— 9 %	5 500	92 %	—	45 %	485
1951	8 141	+ 36 %	7 174	88 %	—	52 %	967
1952	9 732	+ 20 %	8 469	87 %	—	55 %	1263
1953	9 884	+ 2 %	8 921	90 %	—	48 %	963
1954	9 817	— 1 %	8 837	90 %	50 %	49 %	980
1955	12 022	+ 22 %	10 767	90 %	46 %	57 %	1255
1956	13 750	+ 14 %	12 387	90 %	44 %	58 %	1363
1957	14 878	+ 8 %	12 955	87 %	45 %	63 %	1923
1958	13 325	— 12 %	11 729	88 %	48 %	59 %	1596
1959	14 063	+ 6 %	12 185	87 %	51 %	58 %	1878
1960	15 138	+ 8 %	13 396	89 %	52 %	60 %	1742
1970	23 384	—	15 664	67 %	58 %	62 %	7720

Quellen: 1 Stat. Berichte des Stat. Landesamtes Bremen 8/76 „Seeverkehr der brem. Häfen 1950–1975“.

2 Bremen im Wiederaufbau 1945–1957, hrsg. v. Bremer Ausschuß für Wirtschaftsforschung, bearb. v. G. Deißmann, Bremen o. J. [1958], S. 81.

3 Eigene Berechnungen.

1946 betrug der Anteil der Relief-Sendungen am eingehenden Verkehr der stadtbremischen Häfen 81 %.¹²⁸ Als 1947 die UNRA-Transporte ausliefen, wurde Bremen zum Haupteinfuhrhafen für ERP-Lieferungen.¹²⁹ Die Hilfslieferungen stiegen erneut um 19 %; ihr Anteil sank gleichwohl wegen des gewachsenen Zivilverkehrs auf 68 %.¹³⁰ Obwohl bereits im Mai 1946 die ersten Baumwoll- und Wolllieferungen nach dem Kriege in Bremen

128 Vgl. Tabelle 3.

129 BAW (Anm. 14), S. 39 ff.; Wilhelm Kaisen (1951): „Bremen hat [. . .] aus erster Hand als Hafenstadt erfahren, welch weitgehende wirtschaftliche Hilfe der Marshallplan brachte. Durch seine Häfen floß der ununterbrochene Strom der Rohstoffe und Lebensmittel in das Bundesgebiet, der Heilung brachte und den Aufbau ermöglichte“ (zit. in BAW [Anm. 14], S. 40).

130 Vgl. Tabelle 3.

Tabelle 5: Die Entwicklung des Güterumschlags der bremischen Häfen
(in 1000 t)

Güterarten	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
E m p f a n g										
Getreide, Hülsenfrüchte	951	1185	575	760	859	708	1079	928	1315	1312
Mineralöle, Mineralölderivate	1226	1457	503	819	498	670	696	886	952	831
Erze	309	487	370	546	799	590	437	1253	1077	994
Kohle, Torf	28	5	2	756	1153	661	322	1023	1656	2459
Zubereitete Nahrgs.-u. Genußmittel	1193	554	241	320	143	215	100	238	227	376
Rohst. u. Halbw. d. Textilwirtschaft	142	253	325	289	296	346	422	443	491	588
Zellstoff, Papier	87	228	146	196	159	194	246	301	363	496
Holz und Holzwaren	21	85	127	109	135	192	269	357	371	379
„Andere“ pflanzl. Rohstoffe z. Ernährung	396	168	94	90	109	141	149	170	207	232
Übrige Güter zus. Außerdem Nichtzivile Güter	320	257	271	692	310	342	638	793	910	1073
	342	308	229	45	1304	1075	763	693	703	571
Insgesamt	5015	4987	2883	4622	5765	5134	5121	7085	8272	9311
V e r s a n d										
Kohle, Torf	168	666	1282	969	1168	914	1204	951	945	756
Eisen u. Stahl und Waren daraus	81	235	516	710	959	1238	1250	1298	1686	1829
Steine, Erden, Bindemittel	251	392	477	644	775	986	463	626	404	370
Düngemittel	56	33	313	491	390	679	706	796	957	988
Mineralöle, Mineralölderivate	38	73	136	160	153	282	186	226	281	323
Chem. Erzeugnisse (ohne Düngemittel)	7	12	83	87	53	66	128	137	172	209
Zubereitete Nahrgs.-u. Genußmittel	39	27	27	63	61	88	98	128	168	164
Übrige Güter zus. Außerdem Nichtzivile Güter	423	134	223	384	304	415	566	668	739	823
	60	42	44	10	103	82	95	107	126	104
Insgesamt	1123	1614	3101	3518	3966	4750	4696	4937	5478	5566

Quelle: Bremen im Wiederaufbau 1945–1957, hrsg. v. Bremer Ausschuß für Wirtschaftsforschung, bearb. v. G. Deißmann, Bremen, o. J. [1958], S. 84.

eintrafen¹³¹, blieb die zivile Einfuhr 1946 noch äußerst gering, um dann 1947 stark anzusteigen und in der Folgezeit wieder normale Konturen anzunehmen, mit wachsendem Anteil industrieller Rohstoffe und deutlich sinkenden Nahrungsmiteleinfuhren.¹³² Nachdem erst im August 1946 wieder Verladungen (vor allem Kali, Bauxit und Reparationsgut für die Sowjetunion) ein-

131 Nachkriegsbericht der HK Bremen (Anm. 15), S. 31.

132 Vgl. Tabelle 5.

gesetzt hatten¹³³, erhöhte sich ab 1947 die Ausfuhrquote am Gesamtumschlag der bremischen Häfen deutlich – als Zeichen wiedergewonnener Exportfähigkeit und damit traditioneller Außenhandelsstrukturen. Lag der Ausfuhranteil am Gesamtumschlag 1947 noch bei 17 % (1946 sogar nur bei 11 %), so verbesserte er sich bereits 1949 auf 25 % und 1955 auf gut 40 %. Gleichwohl blieb Bremen dem Charakter eines Importhafens generell treu. Mit wachsendem Ausfuhranteil und veränderten Importstrukturen gewann schließlich auch das arbeitsintensivere und hafenwirtschaftlich lukrativere Stückgut die Oberhand über das Massengut zurück.¹³⁴

Einen gewissen Einbruch erlitt die Umschlagsentwicklung Ende der 40er Jahre; 1949 stieg der Umschlag zwar noch an; seine Zuwachsrate blieb jedoch weit hinter Hamburg und Rotterdam zurück. Bremen drohte im Hafengewettbewerb zurückzufallen.¹³⁵ Ursache war neben dem allmählichen Rückgang der Hilfslieferungen der beginnende Abbau verkehrslenkender Maßnahmen. In den ersten Nachkriegsjahren lenkten die Besatzungsmächte ihre Transporte bevorzugt über die in ihrer Zone gelegenen Häfen; deutsche Stellen beteiligten sich an der Festlegung von Ladungsquoten für die einzelnen Häfen, und zwar unter Berücksichtigung der jeweiligen Hinterlandsentwicklung ebenso wie des im Binnenland verfügbaren Transportraums von Bahn und Binnenschiff.¹³⁶ In Bremen wurde in diesem Zusammenhang eine von der Militärregierung autorisierte Schifffahrtsstelle für See-, Küsten- und Binnenschifffahrt errichtet mit dem Auftrag, Ladung zuzuweisen und die Tonnage so einzusetzen, daß das Interesse der Besatzungsmacht gewahrt blieb, aber auch den Bedürfnissen der deutschen Verladerschaft Rechnung getragen wurde. Die Stelle unterstand formell der Dienstaufsicht des Verkehrssektors.¹³⁷ Darüber hinaus wurden im Rahmen der Verkehrslenkung in den westlichen Besatzungszonen bis Ende 1948 die deutschen Nordseehäfen generell mit Rücksicht auf den akuten Devisenmangel gegenüber konkurrierenden ausländischen Häfen begünstigt.¹³⁸

Mochte die Verkehrslenkung wegen Mangels an binnenländischem Transportraum und Devisen in den ersten Nachkriegsjahren auch unabdingbar gewesen sein, so verlor sie mit dem wirtschaftlichen Wiederaufbau, dem Abbau von Defiziten im Außenhandel und dem verbesserten Hinterlandverkehr allmählich ihre Berechtigung; das Prinzip der freien Hafenwahl gewann wieder die Oberhand. Bereits 1948 begannen Verloader und Empfänger bei Frachten und Hafenkosten wieder schärfer zu kalkulieren, nachdem vor der Währungsreform solche Kosten im Zeichen des allgemeinen Geldüberhangs keine entscheidende Rolle gespielt hatten.¹³⁹ Bremen büßte dabei die Vorteile ein, die ihm die Verkehrslenkung gesichert hatte, und verlor, relativ ge-

133 Mitteilung der BLG an den Senat v. 28.2.1947 (StAB 4,35-329).

134 Vgl. Tabelle 4, S. 239.

135 Vgl. Tabelle 6, S. 242.

136 Gelenkte Verkehre, in: Nordsee-Zeitung v. 9.7.1948.

137 Löbe (Anm. 7), S. 201.

138 S. unten S. 251 f.

139 Vgl. Anm. 136.

Tabelle 6: *Hafenumschlag 1936–1958 (in 1000 t)*

	Hamburg	Bremen	Emden	Amsterdam	Rotterdam	Antwerpen
1936	22,0	6,7	4,2	4,6	31,5	23,2
1938	25,7	8,9	7,4	5,2	40,2	23,5
1946	4,1	4,0	2,5	2,0	8,5	11,8
1947	5,9	4,8	2,8	4,0	12,8	22,2
1948	7,9	6,1	3,5	4,2	15,3	20,7
1949	9,6	6,6	4,2	4,8	20,7	19,9
1950	11,0	5,9	5,0	5,0	29,7	21,2
1951	14,2	8,1	5,4	6,1	35,8	29,4
1952	15,2	9,7	6,6	6,0	38,8	27,5
1953	16,5	9,9	5,2	6,1	40,0	28,2
1954	20,7	9,8	6,3	7,0	48,8	28,4
1955	24,0	12,0	7,5	7,8	66,2	32,1
1956	27,5	13,7	8,0	9,7	72,7	38,0
1957	26,6	14,8	8,5	11,1	74,1	36,7
1958	27,4	13,3	6,4	11,3	73,8	35,2

Quelle: Hermann Apelt: *Reden und Schriften* (hrsg. v. Th. Spitta), Bremen 1962, S. 160.

sehen, mehr Ladung als es hinzugewann. Man hatte sich in der Hansestadt womöglich zu lange auf die Bevorzugung durch US-Transporte eingerichtet und mußte nun zusehen, wie sich bei der Wiederbelebung der Verkehrsströme Konkurrenzhäfen wachsende Anteile sicherten.¹⁴⁰

Der 1950 zu verzeichnende absolute Umschlagsrückgang war nicht nur darauf zurückzuführen, daß die Amerikaner ihren Ölnachschub von Bremen-Farge in ausländische Häfen verlegt hatten; dies war hafengewirtschaftlich keine entscheidende Einbuße. Alarmierender war der dramatische Rückgang der einkommenden Verkehre.¹⁴¹ Erst 1951 trat eine deutliche Erholung mit 36% Zuwachs gegenüber dem – allerdings schwachen – Vorjahresergebnis ein. Bremen fand mit verstärkten hafenspolitischen Anstrengungen wieder Anschluß an den allgemeinen Trend und erreichte bereits 1952 seinen Vorkriegsumschlag.¹⁴² Angesichts des längst noch nicht abgeschlossenen Wiederaufbaus seiner Hafenanlagen kam es nunmehr zu dramatischen Verstopfungen, die Konkurrenzhäfen zum Anlaß für heftige Attacken wegen angeblicher tarifpolitischer Bevorzugung Bremens nahmen¹⁴³ – ähnlich den gravierenden Vorwürfen der „Lebensmittelstauung“, die Bremen 1947 gemacht worden waren und die der Hafen mit dem

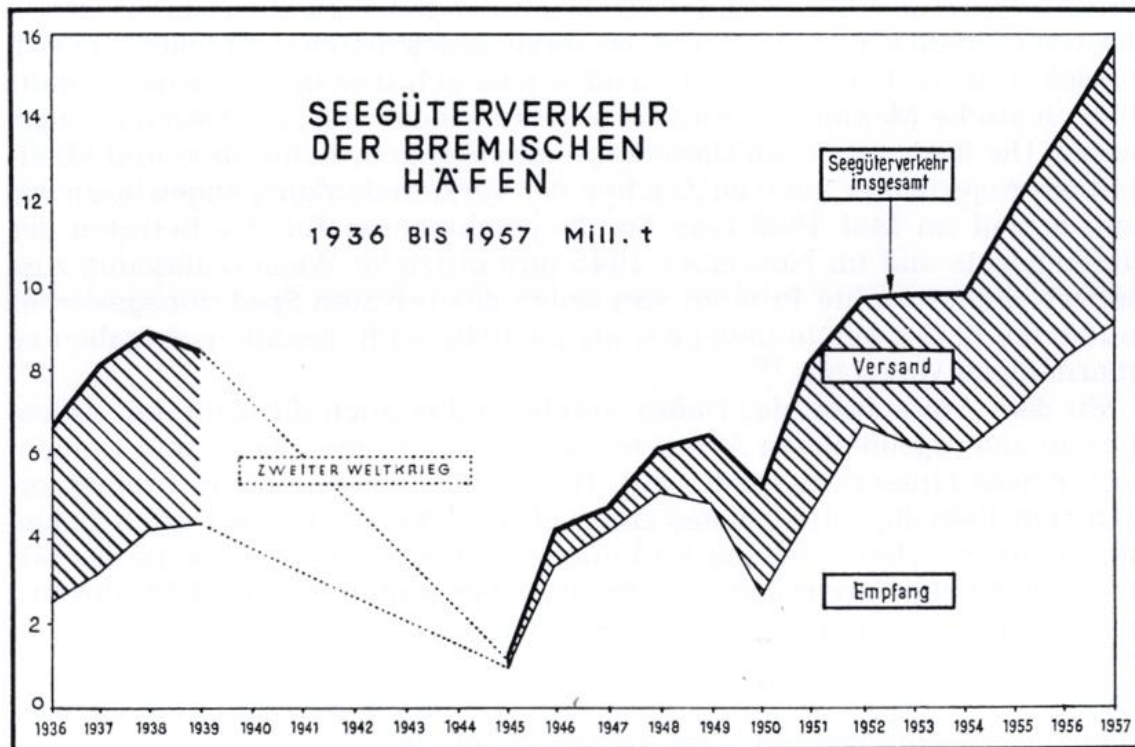
140 Bericht der HK Bremen für 1950, S. 48 f.

141 Vgl. Tabellen 4 und 7 sowie Hermann Apelt: Einführung zu C. Thalenhorst (Hrsg.): *Bremen und seine Bauten 1900–1951*, Bremen 1951, S. 16.

142 Vgl. Tabellen 4 und 7.

143 Vgl. Abschnitt VI.

Tabelle 7



Quelle: Bremen im Wiederaufbau 1945–1957, hrsg. v. Bremer Ausschuß für Wirtschaftsforschung, bearb. v. G. Deißmann, Bremen o. J. [1958], S. 83.

Hinweis auf Engpässe im Hinterlandverkehr zurückweisen konnte. Hatte sich Bremen noch 1947 von der vermutlich von Hamburg beeinflussten Presse vorhalten lassen müssen, es gefährde durch seine Hafenerlastung die Versorgung Süddeutschlands, so wurde Bremen 1948 im Zuge einer gewissen Entspannung und zur Abwehr holländischer Attacken auf die deutschen Nordseehäfen als sicherster Hafen des Kontinents gerühmt und dazu als einer der schnellsten und flexibelsten, weil Mehrschichten und Sonntagsarbeit nicht gescheut würden.¹⁴⁴

Im Hinterlandverkehr trat in Bremen nach anfänglicher Dominanz des Binnenschiffs bereits 1950 die Eisenbahn wieder an die erste Stelle. Damit gewann Bremen den Charakter eines Eisenbahnhafens zurück. 1953 entfielen auf die Eisenbahn rund 50% der Abfuhr; die restlichen 50% teilten sich je zur Hälfte Binnenschiff und Lkw; bei der Ausfuhr erreichte die Bahn sogar 75%.¹⁴⁵ Die Bedeutung der Eisenbahn erklärt die Heftigkeit, mit der ab 1950 der sog. Tarifstreit zwischen Hamburg und Bremen entbrannte.¹⁴⁶

144 Verschiedene Artikel, u. a. aus dem Rheinischen Merkur und dem Handelsblatt, in: StAB 4,35-3927. Näheres zur Hafenerlastung vgl. Abschnitt VI.

145 Apelt (Anm. 5), S. 242.

146 Näheres hierzu vgl. Abschnitt VI.

Mit der Normalisierung des Güterumschlags, dem Abbau von Außenhandelsbeschränkungen, Devisenbewirtschaftung und Verkehrslenkung fanden die traditionellen Hafengewerbe zu ihren angestammten Aufgabenfeldern zurück. Gab es 1946 nur zwei ausländische Schiffsmakler, wurden bereits 1947 deutsche Makler wie auch Spediteure wieder voll zum Geschäft zugelassen. Die BLG, auf deren Umschlagseinrichtungen, Kenntnisse und Mitarbeit die Amerikaner auch im Zeichen der Verkehrslenkung angewiesen waren, erhielt im Mai 1945 eine Sondergenehmigung für das Betreten des Hafengebiets und im November 1945 ihre offizielle Wiederzulassung zum Betrieb. Geharnischte Proteste von seiten des privaten Speditionsgewerbes mußte die BLG indes hinnehmen, als sie 1946 auch Speditionsaufgaben zu übernehmen versuchte.¹⁴⁷

Mit dem Anwachsen des Hafenverkehrs nahm auch die Zahl der Liniendienste und regelmäßigen Abfahrten wieder zu; Bremen baute sein weltumspannendes Liniennetz wieder auf. Den ersten Liniendienst in Bremen errichteten 1946 die United States Lines; gleichwohl kam es 1947 noch zu keiner nennenswerten Belegung der Liniendienste, weil es angesichts des darniederliegenden Exports noch an genügendem Ladungsangebot für die ausgehenden Verkehre mangelte.¹⁴⁸ Die Situation änderte sich schlagartig mit Währungsreform und wirtschaftlichem Wiederaufbau: Bis April 1949 entstanden 40 Liniendienste; bis Oktober 1953 steigerte sich ihre Zahl auf 193, um dann bis 1956 nur noch auf 202 zuzunehmen.¹⁴⁹

Handelte es sich anfänglich infolge des fast totalen Verlustes der deutschen Handelsflotte und des Verbots des Schiffsneubaus durch das Potsdamer Abkommen ausschließlich um ausländische Linien und fast nur um ausländische Schiffe (1948: 93 % des einkommenden Schiffsverkehrs; 75 % waren US-Schiffe), so wandelte sich das Bild in den bremischen Häfen im folgenden Jahrzehnt radikal.¹⁵⁰ Nachdem das Washingtoner Abkommen (1949) und das Petersberger Abkommen unter maßgeblicher Mitwirkung Wilhelm Kaisens¹⁵¹ bereits erhebliche Erleichterungen für den Schiffsneubau gebracht hatten, entfielen im Frühjahr 1951 die letzten Beschränkungen.¹⁵² Durch Steuererleichterungen und außerordentlich günstige Finanzierungsbedingungen wurde von nun an der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte energisch vorangetrieben.¹⁵³ Beide, Schiffbau und Schifffahrt, befruchteten die bremische Wirtschaft, die noch zu Beginn des Jahrzehnts unter

147 Jahresberichte und Mitteilungen der BLG an den Senat (StAB 4,35-329 u. 330); Nachkriegsbericht der HK Bremen (Anm. 15), S. 32; Löbe (Anm. 7), S. 233 ff.

148 Nachkriegsbericht der HK Bremen (Anm. 15), S. 32 ff.

149 Bericht der BLG v. 30.11.1953 (StAB 4,35-4335); BAW (Anm. 14), S. 81.

150 BAW (Anm. 14), S. 79.

151 Vgl. hierzu Hans-Christoph Seebohm an Wilhelm Kaisen, in: Begegnungen mit Wilhelm Kaisen (Anm. 23), S. 145; Wilhelm Kaisen: Meine Arbeit, mein Leben, 2. Aufl., München 1969, S. 291 ff.; Hans Koschnick (Hrsg.): Zuversicht und Beständigkeit — Wilhelm Kaisen (Eine Dokumentation), Bremen 1977, S. 199 ff.

152 Bericht der HK Bremen f. 1950, S. 47; Bericht der HK Bremen f. 1951, S. 45.

153 Bericht der HK Bremen f. 1953, S. 32.

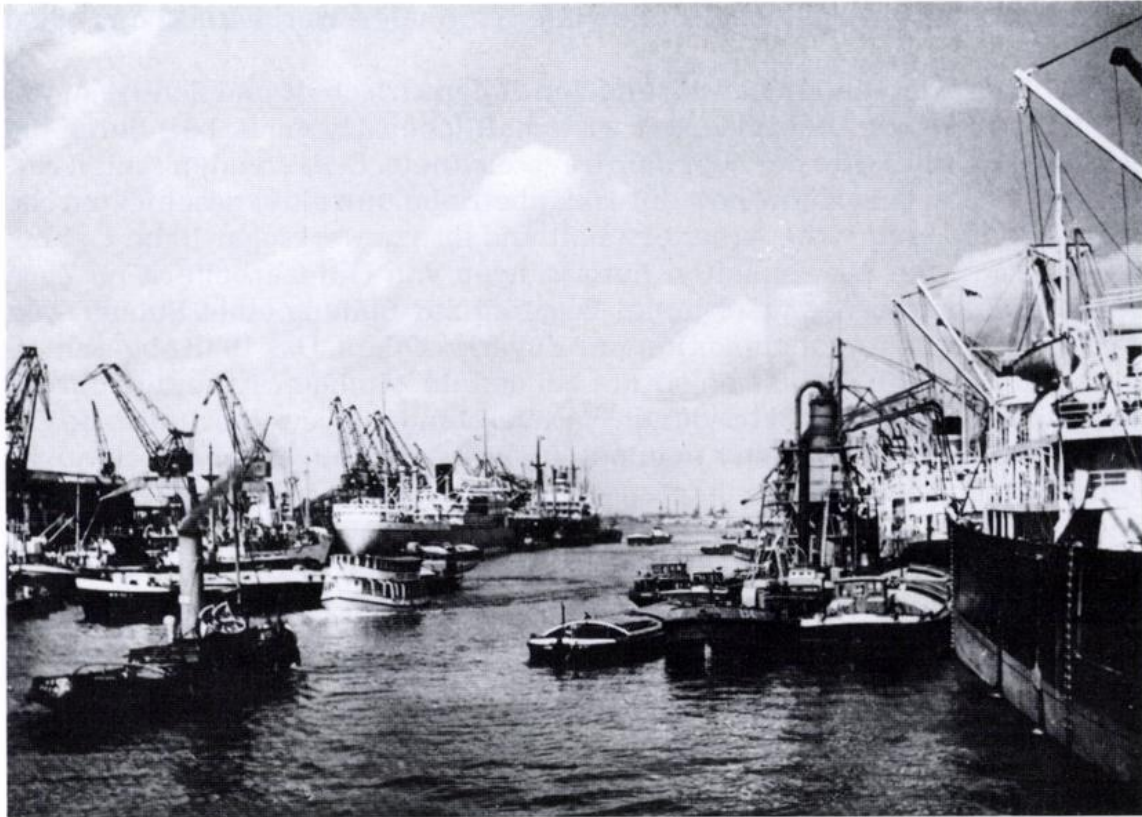


Abb. 9: Der Überseehafen, um 1950

hoher Arbeitslosigkeit gelitten hatte. Die Expansion der Werften trug zum schnellen Abbau der Arbeitslosigkeit bei; der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte belebte die bremischen Häfen und ließ den Anteil der deutschen Schiffe am einkommenden Verkehr auf (1957) 32 % ansteigen. Gleichzeitig sank — auch als Ergebnis des völlig neu strukturierten Außenhandels — der US-Anteil auf 18 %. 1956 betrug der Anteil der deutschen Liniendienste in den bremischen Häfen bereits wieder zwei Fünftel. Allerdings sollte Bremen seine Vorkriegsrelationen nicht wieder erreichen, als die deutsche Handelsflotte drei Viertel der insgesamt 127 Liniendienste stellte (1938).¹⁵⁴

Die bremische Heimatflotte wurde verhältnismäßig langsam wieder aufgebaut: Nach rund einem Drittel vor dem Krieg hatte sie 1952 erst wieder ein Fünftel der gesamten deutschen Flotte erreicht, schloß dann aber bis Ende 1959 auf 27 % auf.¹⁵⁵ Damit hatte Bremen auch bei der Flotte den Anschluß wiedergefunden, wobei der Handelsflotte in der damaligen Diskussion mehrfache Bedeutung beigemessen wurde: Einmal versprach man sich von ihr eine massive Vertretung der Heimathafeninteressen auf den internationalen Schifffahrtstreffen, zum zweiten eine engere Hafenbindung und schließ-

154 BAW (Anm. 14), S. 79 ff.

155 Bericht der HK Bremen f. 1952, S. 46; Bericht der HK Bremen f. 1959, S. 29.

lich einen nicht zu unterschätzenden internationalen Werbeeffekt und Good Will.¹⁵⁶

Zweifellos trug die Revitalisierung von Hafenwirtschaft und Schiffbau wesentlich zu der viel bewunderten wirtschaftlichen Dynamik bei, durch die sich Bremen seit Mitte der 50er Jahre auszeichnete. Bedeutenden Anteil daran hatte neben dem Know-how der Hafenbetriebe und einer geschickten Hafenpolitik die bremische Arbeiterschaft und ihre gewerkschaftliche Organisation. Nach den massenhaften Entlassungen von Hafenarbeitern im Zuge der Währungsreform kam es in der Folgezeit zur Bildung eines Stamms von Arbeitern mit hoher Qualifikation und Zuverlässigkeit. Das 1948 abgeschlossene Garantielohnabkommen sorgte bei den unständigen Arbeitern für soziale Absicherung und Befriedung.¹⁵⁷ Dabei stand die gewerkschaftliche Organisation der Hafenarbeiter in enger Tuchfühlung zum sozialdemokratisch beherrschten Senat als Hauptanteilseigner der BLG.¹⁵⁸ Beide wußten um die Bedeutung des Hafens für Wirtschaft und Arbeitsmarkt und um den Werbeeffekt geringer Streikanfälligkeit bei Reedern und Verladern. So war es kein Zufall, daß der Gedanke der Sozialpartnerschaft in der Beziehung zwischen BLG, Senat und Gewerkschaft starken Rückhalt fand; und so wird andererseits auch die Härte erklärlich, mit der die Polizei im Oktober 1951 gegen einen von der KPD initiierten „wilden“ Streik vorging, nach der von Wilhelm Kaisen öffentlich ausgegebenen Devise: „Es ist ein Streik gegen den Hafen“ und damit keiner Duldung würdig.¹⁵⁹ Um den Kommunisten den Wind aus den Segeln zu nehmen, stellte sich Kaisen persönlich einer Versammlung von mehreren Tausend Hafenarbeitern, die, wie Kaisen in seinen Erinnerungen verständnisvoll konstatierte, „unter recht schwierigen Bedingungen ihre Arbeit verrichten mußten. Ausgemergelt und dürftig gekleidet, mußten sie mit ihren Händen die schwere Stauerarbeit verrichten, weil Transportkarren, Stapler und Kräne zum Teil noch fehlten.“ Dies habe sie für kommunistische Agitation offen gemacht. „Ich suchte den Arbeitern begreiflich zu machen, daß in dieser Nachkriegszeit ein jeder von uns in die Stunde der Prüfung und Bewährung gestellt werde. Von ihrem Verhalten hänge viel für die Versorgung unserer Bevölkerung ab. Die Allgemeinheit könne verlangen, daß auf sie Rücksicht genommen werde.“ Kaisen gelang es, mit dem Angebot einer

156 Jahresbericht der BLG 1950 (StAB 4,35-329): „Heimathafen und Heimatflotte sind bei gesunder Verkehrsentwicklung nicht voneinander zu trennen.“ Konkreter Apelt (in: Die Häfen Bremen-Bremerhaven; Anm. 14), S. 17: „Solange die deutsche Schifffahrt nicht auch in der Linienfahrt den Wettbewerb wieder aufzunehmen und in den Konferenzen mitzusprechen in der Lage ist, bleibt die Gefahr der Diskriminierung der deutschen Häfen in Gestalt der sogenannten Rangezuschläge bestehen.“

157 Jahresbericht der BLG f. 1948 (StAB 4,35-330); auch Löbe (Anm. 7), S. 227 ff., 236, 249 ff.; Kaisen (Anm. 151), S. 272 ff.

158 Adamietz (Anm. 34), S. 309; Kaisen (Anm. 151), S. 272 ff.; Adolf E. Hofmeister: Deutscher Gewerkschaftsbund, in: Begegnungen mit Wilhelm Kaisen (Anm. 23), S. 241 ff.; Maas (Anm. 4), S. 345.

159 Kaisen (Anm. 151), S. 272 f.; Weser-Kurier v. 24. und 26.10.1951.

Weihnachtsgratifikation von 30 DM und der Bezahlung der ausgefallenen Schichten, die Arbeiter zur Wiederaufnahme der Arbeit am folgenden Tag zu bewegen.¹⁶⁰

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß der Verkehr in der frühen Nachkriegszeit für Bremen völlig atypische Formen annahm und einer weitgehenden Lenkung unterworfen war, die zunächst einen großen Teil der traditionellen Hafenwirtschaft überflüssig machte bzw. zur Untätigkeit verurteilte. Als sich, beginnend mit der Währungsreform, eine allmähliche Normalisierung vollzog, zeigte sich, daß das Know-how des Hafens nationalsozialistische Zwangswirtschaft und Mangelverwaltung der Nachkriegszeit überdauert hatte und, ungeachtet einiger Umstellungs- und Anpassungsschwierigkeiten, mit seiner Hilfe im Zuge des Wiederaufbaus gewohnte Aufgaben übernommen und neue angepackt werden konnten. Makler und Spediteure, Eigenhandel und Umschlagsbetriebe, Reederei und Heimatflotte begannen seit Ende der 40er Jahre wieder das Bild des Hafens zu prägen und sorgten, gemeinsam mit einer straff organisierten und disziplinierten Arbeiterschaft, mit hohen Investitionen in den Hafenbau und einer umsichtigen Hafenpolitik dafür, daß Bremen einen wesentlichen Beitrag zur Versorgung der inländischen Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern leistete und den Anschluß an die Konkurrenzhäfen nicht verlor.

VI. *Hafenkonkurrenz und Seehafentarife*

Hamburg und Bremen gelten gemeinhin als „Schwesterstädte“, charakterisiert durch gemeinsame Traditionen, Interessen und Strukturen. Außenstehende übersehen dabei leicht, daß beide Städte mit ihrem „Unternehmen Hafen“ im Wettstreit miteinander stehen. Phasen vertrauensvoller Zusammenarbeit zur gemeinsamen Abwehr der Rivalen an Rhein und Schelde und zur Durchsetzung identischer verkehrspolitischer Interessen wechseln mit Versuchen rüder Ladungsabwerbung und gegenseitiger Diskreditierung. Stets mißt man Leistung und Erfolge des eigenen Hafens am Konkurrenten. Es fällt jedenfalls schwer, das Verhältnis zwischen Hamburg und Bremen als eine „nie erklärte Liebe“ zu begreifen.¹⁶¹

Im Wettbewerb der Seehäfen untereinander spielen neben den Fazilitäten die dem Hafenkunden von den Reedern berechnete *Seefracht* und die *Frachten der Hinterlandverkehre* (Bahn, Lkw, Binnenschiff) die entscheidende Rolle. Bei der Hafenauswahl des Verladers gilt der Grundsatz, daß ein Gütertransport zwischen dem Absende- und dem Bestimmungsort mit den geringstmöglichen Kosten abgewickelt wird. Dies bedeutet, daß der Verlander sowohl die für den jeweiligen Hafen anfallenden Kosten des Seeverkehrs und

160 Kaisen (Anm. 151); Michael Abendroth u. a.: Hafendarbeit — Eine industriesoziologische Untersuchung der Arbeits- und Betriebsverhältnisse in den bremischen Häfen, Frankfurt/New York 1979, S. 86 ff.

161 Karl Löbe: Metropolen der Meere — Entwicklung und Bedeutung großer Seehäfen, Düsseldorf/Wien 1979, S. 331.

des Hinterlandverkehrs als auch die Hafenkosten selbst in sein Kalkül aufnimmt.¹⁶²

Im Bereich der Seefracht hat sich im überseeischen Linienverkehr der Nordseehäfen das Prinzip der Frachtgleichheit bzw. Parität durchgesetzt. Reedereien berechnen dem Frachtzahler beim Weg über Bremen in der Regel die gleiche Seefracht wie über Hamburg, Antwerpen und Rotterdam, ungeachtet unterschiedlicher Entfernungen und Reisedauer. Ursache ist der Wettbewerb der Reedereien um das Ladungsaufkommen, das die Ungleichbehandlung eines Hafens selbst dann nicht zuläßt, wenn die Seestrecke dorthin länger ist. Man spricht in diesem Zusammenhang gemeinhin von der Hamburg-Antwerp-Range. Durch das Prinzip der Seefrachtgleichheit im Bereich der Linienschifffahrt gewinnt Bremen vor allem bei konventionellem und massenhaftem Stückgut (letzteres z. B. Baumwolle, Waldprodukte, Eisen) Vorteile gegenüber anderen Seehäfen, weil die Schiffe bis Bremen-Stadt fahren können. Da die Entfernung von hier in große Teile des Binnenlandes kürzer als bei konkurrierenden Häfen ist, bedeutet dies niedrigere Vor- und Nachlauffrachten im Hinterlandverkehr.

Nachdem nach 1945 die Linienschifffahrt auf Grund der Besonderheiten der Nachkriegsverkehre nur langsam wieder in Gang kam und in den internationalen Schifffahrtskonferenzen deutsche Reedereien anfänglich nicht vertreten waren¹⁶³, schien die Seefrachtgleichheit für die deutschen Nordseehäfen zunächst gefährdet. Im Zuge der Normalisierung setzte sie sich jedoch bereits ab 1948 wieder weitgehend durch.¹⁶⁴

Frachtgleichheit im Seeverkehr hat zur Konsequenz, daß die Frachten im Hinterlandverkehr in der Konkurrenz der Häfen untereinander zu einem ausschlaggebenden Wettbewerbsfaktor werden. Je günstiger die Frachtkosten im Landtransport per Bahn, Lkw oder Binnenschiff zum Seehafen sind, desto mehr Ladung vermag ein Seehafen auf sich zu ziehen. Wenn ein westdeutscher Verlader beispielsweise sein Transportgut durch einen speziellen Eisenbahntarif billiger nach Bremen als nach Rotterdam befördern kann, wird seine Entscheidung zugunsten Bremens erleichtert, und zwar selbst

162 Zu einigen grundsätzlichen Fragen der Verkehrspolitik und des Wettbewerbs zwischen den Seehäfen, besonders aus bremischer Sicht, vgl.: Karl Löbe: Verkehrspolitik gegen Seehäfen und Verkehr? Gefahren für die deutschen Seehäfen mahnen zur Besinnung (Verkehrswissenschaftliche Schriftenreihe der Deutschen Verkehrszeitung, Heft 16), Hamburg 1963, S. 9 ff.; ders.: Um das Schicksal (Anm. 4), S. 161 ff.; Helmut R. Hoppe: Die Bedeutung der Unterweserhäfen im internationalen Wettbewerb der Seeschifffahrt, in: Neues Archiv für Niedersachsen, Bd. 26, H. 3, 1977, S. 221 ff.; Walter Hamm: Wettbewerbspolitik der Seehäfen, in: Schifffahrt und Häfen (Zum 100jährigen Bestehen der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft), Bremen 1977, S. 225 ff.

163 HK Bremen am 6.1.1947 (StAB 4,35-1090): „Solange [. . .] die deutsche Seeschifffahrt vom eigentlichen Überseeeverkehr ausgeschlossen bleibt, entfällt in dieser Frage die Unterstützung durch die deutschen Reedereien, die auf den Frachtkonferenzen stets die Frachtgleichstellung verlangt haben.“

164 Hamburger Schifffahrts-Correspondent (Beil. zum Hamburger Wirtschafts-Correspondent), 3. Jg., Nr. 7 v. 17.2.1949.

dann, wenn für ihn die geographische Entfernung nach Rotterdam kürzer ist. Es liegt auf der Hand, daß sich die Seehäfen deshalb von jeher um optimale Anschlüsse an das Binnenverkehrsnetz durch Ausbau von Binnenwasserstraßen, Eisenbahnstrecken und Straßen ebenso bemühen wie um möglichst günstige Tarife der entsprechenden Verkehrsträger.

Bremen setzte bei seinen Bemühungen bereits seit den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts vor allem auf Eisenbahnanschlüsse und -tarife¹⁶⁵, weil die Stadt in der Binnenschifffahrt von Natur aus gegenüber ihren Konkurrenzhäfen an Rhein und Elbe benachteiligt ist. Im Bereich des Wasserstraßenbaus mußte sich Bremen auf die Schifffahrt der ständig von Versandung bedrohten Unterweser konzentrieren; Korrektur und Vertiefung beanspruchten die Stadt bis zum äußersten. Hinzu kam, daß Mittel- und Oberweser im Unterschied zu Rhein und Elbe kein bedeutendes Industriegebiet erschlossen. Es lag deshalb nahe, zur Verbesserung der Wettbewerbsposition in erster Linie Eisenbahnanschlüsse und Eisenbahnausbau zu nutzen. So nahm Bremen bereits im 19. Jahrhundert den Charakter eines Eisenbahnhafens an, und zwar nicht nur in der technischen Anlage (umfangreiche Gleisanlagen und relativ schmale Hafenbecken auf dem rechten Weserufer, die nicht viel Platz für Binnenschiffe bieten), sondern auch hafenpolitisch: Anschluß- und Tarifverhandlungen erhielten den Rang einer Lebensfrage für die bremischen Häfen, bis in die jüngste Nachkriegszeit.

Bremens vergleichsweise günstige geographische Lage zeigt im einzelnen folgende Merkmale im Schienenverkehr: Die Entfernungsgleichheitslinie z. B. mit Rotterdam erstreckt sich durch das Ruhrgebiet über Frankfurt nach Stuttgart; die entsprechende Linie gegenüber Hamburg verläuft über Soltau, Celle und Braunschweig nach Helmstedt; die Häfen am Mittelmeer haben nur in den südlichen Teilen Bayerns und Baden-Württembergs kürzere Tarifentfernungen als Bremen. Ein Vergleich der Schienenfrachten Bremens mit den anderen *deutschen* Seehäfen ergibt fast immer einen Frachtvorteil zugunsten Bremens. Der Vergleich mit den BENELUX-Häfen zeigt zwar für große Teile West- und Südwestdeutschlands kürzere Entfernungen zur Mündung von Rhein und Schelde; gleichwohl liegt Bremen im Tarifvergleich vielfach günstiger, weil die Deutsche Bundesbahn ihren Kunden im Verkehr mit deutschen Häfen zumeist günstigere Frachtsätze berechnet als im Verkehr mit ausländischen.

Es liegt auf der Hand, daß die so geartete Tarifpolitik der Bahn im Seehafenverkehr zum Stein des Anstoßes wurde, kritisiert und bekämpft vor allem von den Rhein-Schelde-Häfen mit Argumenten wie „Frachtenraub“ und Protektionismus¹⁶⁶, aber auch von der Rheinschifffahrt und vielen Rheinanliegern. Besonderheiten der Ausgestaltung machten die Seehafentarife indessen auch zum Zankapfel zwischen den deutschen Seehäfen, vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg.

165 Vgl. Herbert Schwarzwälder: Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Bd. II (1810 bis Ende des 1. Weltkrieges), S. 150 ff.

166 So sprach das „Allgemeen Handelsblad“ v. 25.2.1949 z. B. von der deutschen „Sucht der Protektion der eigenen Seehäfen“ (StAB 4,35-1090).

Die Seehafentarifbildung der Bahn unterlag im Laufe ihrer Geschichte seitdem ersten Seehafenausnahmetarif von 1848 wechselnden Zielen und Prinzipien. In der Periode der Privatbahnen stand das eigenwirtschaftliche Interesse der Bahngesellschaften im Vordergrund. Mit der weitgehenden Verstaatlichung seit Mitte der 1870er Jahre gewannen handelspolitische Zielsetzungen (z. B. hohe Tarife für unerwünschte Agrarimporte und fördernde Tarife für Exporte), Förderung verkehrspolitischer Autarkie durch Bevorzugung der nationalen Seehäfen und devisenpolitische Rücksichten an Gewicht, unter Umständen auch zu Lasten der Eigenwirtschaftlichkeit der Bahn.¹⁶⁷

Nach dem Ersten Weltkrieg setzten sich die Rhein-Schelde-Häfen zunächst erfolgreich für die Abschaffung der deutschen Seehafentarife ein; doch bereits in den 20er Jahren wurden die S-Tarife zugunsten der deutschen Seehäfen wieder eingeführt, zum eigenwirtschaftlichen Vorteil der Bahn wie vor allem zur Schonung der deutschen Devisenbilanz. Für die konkrete Preisfestsetzung im deutschen Seehafenverkehr galt mit Wiedereinführung der S-Tarife die sog. Gleichstellung Hamburg-Rotterdam: Zur maßgebenden Größe wurde grundsätzlich die billigste Eisenbahnfracht zwischen dem jeweiligen deutschen Versandplatz/Empfangsplatz und Rotterdam oder Antwerpen. Kostete z. B. ein bestimmter Transport im Regeltarif zwischen Dortmund und Hamburg 100 Mark je t und betrug der entsprechende Frachtsatz Dortmund/Rotterdam nur 60 Mark, so wurde der S-Tarif via Hamburg gegenüber dem Regeltarif um 40% ermäßigt. Hamburg erhielt als größter deutscher Hafen im Rahmen dieser Gleichstellung mit den konkurrierenden Rheinmündungshäfen i. d. R. die Funktion des „tarifbildenden Hafens“, an dem sich die S-Tarife der anderen deutschen Seehäfen ausrichteten.¹⁶⁸ Im Rahmen der „vollen Nullangleichung“ wurde die Regelfracht Dortmund-Bremen im gleichen Verhältnis gekürzt wie die Regelfracht gegenüber Hamburg, nämlich um 40%. Für Dortmund und andere Binnenstationen im west- und südwestdeutschen Raum wurde der Seehafen Bremen dadurch eindeutig billiger als Rotterdam wie auch Hamburg. Diese Regelung erlaubte es Bremen, sein Einzugsgebiet vor allem in Richtung Westen auszudehnen und gegenüber Hamburg seinen Entfernungsvorteil voll zu nutzen. Hamburg nahm die durch die volle Nullangleichung geschaffene Vorzugsstellung Bremens hin, weil sein breiter Eigenhandel, das ungefährdete Hinterland in Mitteldeutschland und Mitteleuropa, die hohe Loco-Quote und die internationale Bedeutung dem Hamburger Hafen Rang und Stabilität in solchem Maße verliehen, daß ihm Großzügigkeit gegenüber Bremen keinen nennenswerten Schaden zufügte.¹⁶⁹

167 Vgl. Lothar Stuber: Die Seehafentarifpolitik der deutschen Eisenbahnen (Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, hrsg. v. R. Willeke, Nr. 25), Düsseldorf 1969, S. 50 ff.

168 Ebd., S. 61 ff.

169 Vgl. hierzu die Denkschrift Schulz-Kiesow v. 1.4.1949 „Zur Lösung des europäischen Seehafenproblems unter besonderer Berücksichtigung des seewärtigen Güterausstausches West-, Südwest- und Süddeutschlands“ (im Besitz des Senators für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, Bremen); ders.: Seehäfen im Wettbewerb, in: Deutsche Verkehrszeitung v. 4.2.1949.

In der NS-Zeit gewannen in der Seehafentarifpolitik gesamtwirtschaftliche und politische Zielsetzungen weiter an Gewicht: Es lag auf der Linie der Autarkiebestrebungen, den Außenhandel über die eigenen Seehäfen zu lenken, dadurch die Abhängigkeit vom Ausland zu verringern und zugleich Devisen zu sparen. Erst mit dem Überfall auf Holland gewann Rotterdam Bedeutung zurück. In NS-Kreisen wurden Bestrebungen bekannt, im Rahmen einer allgemeinen Hafenbereinigung nur noch Hamburg und Rotterdam als Welt- und Universalhäfen zu fördern — Projekte, die in Bremen große Unruhe auslösten.¹⁷⁰

Das Kriegsende zerschlug diese Pläne. Den Niederlanden gelang es erneut, die Siegermächte nach dem Kriege zur Aufhebung der deutschen S-Tarife zu veranlassen. Mit der Währungsreform und der Normalisierung des Außenhandels wurden jedoch auf Druck der deutschen Seehäfen, der Eisenbahn selbst und der Verladerschaft in den Jahren 1948 bis 1950 insgesamt 18 S-Tarife zugunsten der deutschen Seehäfen wieder eingeführt.¹⁷¹

In den ersten Jahren nach dem Kriege waren indessen die S-Tarife im Rahmen der allgemeinen Verkehrslenkung von sekundärer Bedeutung. Der Hafenwettbewerb spielte sich vielmehr in der Weise ab, daß man Einfluß auf die Verkehrslenkung und ihre Entscheidungsträger zu nehmen versuchte. Dabei scheuten die Hafenstädte auch vor gegenseitiger Diskreditierung nicht zurück. Bei dem Versuch, eigene Benachteiligungen und die vorgeblichen Privilegien der anderen nachzuweisen, bediente man sich mit Vorliebe statistischer Vergleiche, die durch willkürliche Auswahl bestimmter Basisjahre das Wachstum der Konkurrenzhäfen überdimensionierten. Ein solches Basisjahr war für Bremen 1936, als der Hafen durch die Autarkiepolitik der Nationalsozialisten viel Stückgut eingebüßt und es noch nicht durch Massengut ersetzt hatte: Gemessen an 1936, ließ sich für Bremen leicht eine Steigerungsrate nachweisen, die Rotterdam und Hamburg zwischen 1946 und 1948 als Verlierer in der Ladungslenkung erscheinen ließ.¹⁷²

Um so heftiger war zunächst vor allem die Kritik der BENELUX-Häfen an der Bevorzugung Bremens bei den amerikanischen Hilfslieferungen, verbunden mit der Aufforderung an die Amerikaner, die Transporte über die Rheinmündungshäfen zu lenken. Dieses Ansinnen fand zwar Unterstützung beim US-Außenministerium, das die wirtschaftliche Förderung der BENELUX-Länder wünschte; die amerikanische Militärregierung machte aber ihre Zustimmung von der Bereitstellung der dafür benötigten Devisen (\$) durch Washington abhängig; anderenfalls sei Bremen vorzuziehen, wo Umschlag und Binnenlandtransport der Hilfslieferungen auf deutsche Kosten bewerkstelligt werden konnten. Da der amerikanische Steuerzahler die benötigten \$ hätte aufbringen müssen, entschied sich die US-Militärregierung zunächst für Bremen, ungeachtet aller Versuche der Rheinmündungshäfen, aber auch

170 Vgl. Abschnitt II.

171 Stuber (Anm. 167), S. 67 f.

172 Bürgermeister Noltinius vor dem Wiss. Beirat beim Bundesverkehrsministerium am 19./20.7.1957 (StAB 4,35-3295).

Hamburgs, Bremen bei den Amerikanern in ein ungünstiges Licht zu rücken.¹⁷³

Holländische Stellen versuchten, das Devisenargument dadurch zu entkräften, daß der Bahntransport von Bremen nach West- und Süddeutschland auf Grund größerer Entfernungen einen höheren Kohleverbrauch verursache und Waggonraum binde, der dringend für die Lebensmitteltransporte benötigt werde. Die beim Transport über Rotterdam gesparte Kohle könne exportiert und mit den erworbenen Devisen der Umschlag in Rotterdam oder Antwerpen bezahlt werden. Der Internationale Transportarbeiterverband unterstützte die holländisch-belgischen Forderungen und regte überdies an, beide Länder zur Wiederanlage der \$ in den USA zu verpflichten. Sympathie fanden die holländisch-belgischen Vorstöße auch bei Teilen der westdeutschen Wirtschaft, den Getreidemühlen und Zuckerraffinerien am Rhein und in Kreisen der deutschen Rheinflotte. Die westdeutsche Presse widmete dem Geschehen in Anbetracht seiner Bedeutung für die Sicherstellung der Lebensmittelversorgung größte Aufmerksamkeit, war jedoch in der Parteinahme gespalten.¹⁷⁴

Im Zentrum der bremischen Rechtfertigung standen das Devisenargument und die Priorität nationaler Interessen. In dieser grundsätzlichen Frage war sich Hamburg mit Bremen einig, hatte doch Hamburg (1946) sogar eine Denkschrift unter dem Titel „Verkehrslenkung als Devisenerwerb“ herausgebracht. Der Transport über ausländische Häfen werde zu einer doppelten Belastung der deutschen Devisenbilanz führen: Devisenausfälle in den deutschen Häfen durch verringerte Abfertigungen ausländischer Schiffe; Devisenmehraufwand für Umschlag und Lagerung in ausländischen Häfen.¹⁷⁵ Nationalstaatlich-protektionistisches Denken klang bei Bremens Hafensenator Hermann Apelt (1949) an: Es gehe darum, „daß [. . .] die Volksgemeinschaft und ihre Wirtschaft eine natürliche Einheit sei und daß man es keinem Volke verwehren könne, seine eigenen Häfen lebensfähig erhalten zu wollen“.¹⁷⁶

Im innerdeutschen Verhältnis versuchte sich Hamburg anfänglich mit Bremen zu arrangieren, um zu einer einvernehmlichen Ladungsaufteilung zu kommen und eine Einheitsfront gegen die Ansprüche der Rhein-Schelde-Häfen zu bilden. Entsprechende Bemühungen in der eigens zu diesem Zweck gegründeten „Verständigungskommission“ blieben jedoch im Ansatz stecken. Statt dessen verschärfte Hamburg, zeitweise im Bündnis mit den BENELUX-Häfen, seine Angriffe gegen Bremen und dessen 1946/47 stark angewachsenen Verkehre, unter Geltendmachung seiner eigenen starken Hinterlandverluste wie auch der in Spitzenzeiten auftretenden Verstopfungen in den bremischen Häfen.¹⁷⁷

173 Vgl. Friedrich Jerchow: Deutschland in der Weltwirtschaft 1945–1947, Düsseldorf 1978, S. 414 f.

174 StAB 4,35-1090/91.

175 Ebd.

176 Apelt (Anm. 5), S. 188.

177 StAB 4,35-1081.

In Memoranden und Denkschriften, aber auch mit Hilfe der Medien versuchte Hamburg die Öffentlichkeit in seinem Sinne zu mobilisieren. Die anhaltend prekäre Lebensmittelversorgung lieferte dabei populäre Argumente. In ihrem Gutachten „Hamburg und die deutschen Einfuhren“ warf die Hamburger Handelskammer im Februar 1948 den bremischen Häfen vor, Hamburg Traditionsgut abzuziehen und durch Zeitverzögerungen, Warenverluste, unzureichende Waggongestellung und Diebstahlsgefahr zur Verschlechterung der Versorgungslage beizutragen.¹⁷⁸ Sie wurde gestützt von einer gezielten Kampagne in Rundfunk und Presse. Die Löschung einer Ladung Datteln im Überseehafen geriet schließlich zum Anlaß, Bremens Häfen mit erheblichem publizistischem Aufwand zu diskreditieren: Es sei dabei zu umfangreichen Diebstählen gekommen; die Stadt sei übersät mit gestohlenen Datteln. In Hamburg könne dergleichen nicht vorkommen; die Hamburger Freie Presse erstattete in einer entsprechenden Schlagzeile am 24. März 1948 sogar einen „Datteldank an die Polizei“ Hamburgs.¹⁷⁹ Zur gleichen Zeit definierte eine neu gegründete „Gemeinschaft zur Belebung von Handel, Schifffahrt und Gewerbe Hamburgs e. V.“ ihre Zielsetzungen ganz im Sinne dieser Kampfstrategie in der „rücksichtslosen Ausnutzung bestehender politischer Verhältnisse zum Gesamtwohle Hamburgs“.¹⁸⁰ Und schließlich warf der Hamburger Senat im Februar 1948 in seiner Denkschrift „Hamburgs Zukunft als Welthafen“ Bremen vor, die „auf den Endhafen Hamburg angesetzte internationale Schifffahrt [. . .] anzuschneiden“, um mit der rhetorischen Frage fortzufahren: „Ist es erforderlich, das Gleichgewicht der nordwesteuropäischen Hafengruppe wieder herzustellen dadurch, daß Hamburg den Anschluß an die Häfen Antwerpen und Rotterdam hält? Können andernfalls die hamburgischen Funktionen von Bremen übernommen werden? Oder genügt es den Ansprüchen des deutschen Außenhandels auf lange Sicht, über zwei Seehäfen zu verfügen, von denen keiner die Qualität eines großen Welthafens erreicht? Die letzte Frage muß eindeutig verneint werden.“¹⁸¹

Höhepunkt der hamburgischen Angriffe auf Bremen war schließlich das im Februar 1948 von Bürgermeister Max Brauer, vermutlich auf Druck der hamburgischen Öffentlichkeit, an General Clay gerichtete Telegramm mit der Forderung, Hamburg zum Versorgungshafen für die gesamte Bizone zu machen.¹⁸² Die Reaktion Wilhelm Kaisens auf den Hamburger Versuch, Bremen auszubooten, war eher moderat und getragen von der Überzeugung, die Amerikaner hinter sich zu haben: „Ich verstehe die Lage Hamburgs; aber wir in Bremen hätten uns lieber die Zunge abgebissen, ehe wir ein solches Telegramm abgeschickt hätten.“¹⁸³

178 StAB 4,35-177 und -1081.

179 StAB 4,35-1081.

180 Ebd.

181 StAB 4,35-177 und -4335 (Anlage zur Rede Apelts v. 15.12.1953 vor dem Senat).

182 StAB 4,35-1081.

183 Zitiert nach der Nordsee-Zeitung v. 6.2.1948.

Ende 1948 änderten sich die Bedingungen: Im September 1948 gelang es den BENELUX-Staaten, ein Abkommen mit der JEIA über die künftige Berücksichtigung ihrer Häfen bei den US-Hilfslieferungen abzuschließen. Die Militärgouverneure stimmten grundsätzlich zu, jedoch ohne ihre Zuständigkeit für die Verkehrslenkung aufzugeben.¹⁸⁴ Das Abkommen fand den Beifall der Rheinischen Handelskammer und der rheinischen Wirtschaft, denen es offensichtlich gelang, auch die Wirtschaftspresse, die zuvor noch den nationalen Seehäfen den Vorrang eingeräumt hatte, auf ihre Seite zu ziehen. In Bremen reagierte man, angesichts der bedrohlich ansteigenden Arbeitslosigkeit nach der Währungsreform, zunächst verstört und wandte sich in einer Denkschrift an die Militärregierung gegen das Abkommen.¹⁸⁵ Die Handelskammern beider Hansestädte, zuvor noch verfeindet, zogen in einer gemeinsamen Stellungnahme wieder an einem Strang¹⁸⁶; im Hamburger Rathaus fand im Oktober 1948 das erste Nachkriegstreffen der Senate von Hamburg und Bremen statt.¹⁸⁷ Indessen, bereits im Frühjahr 1949 zeigte sich, daß sich die von den BENELUX-Staaten in das Abkommen mit der JEIA gesetzten Erwartungen nicht erfüllten.¹⁸⁸ Andererseits normalisierten sich Außenhandel und Verkehre; außerdem gewann die deutsche Politik Handlungsspielräume zurück; damit trat anstelle der Auseinandersetzungen um die Verkehrslenkung der Streit um die Seehafentarife der Hinterlandverkehre wieder in den Vordergrund.

Es war vor allem Hamburg, das sich für eine Neuordnung der S-Tarife stark machte. Im Mittelpunkt standen die Seehafentarife der Bahn, an die der Reichskraftwagentarif (RKT) im Lkw-Verkehr fest gebunden war. Hamburg ging es darum, einen Ausgleich für seine hohen Hinterlandverluste zu erhalten; dies konnte nur zu Lasten seines alten Rivalen Bremen gehen, dem der Krieg verkehrsmäßig geringeren Schaden zugefügt hatte. Als Hebel für die Erweiterung seines Hinterlandes diente Hamburg die Forderung nach Aufhebung der vollen Nullangleichung Bremens, die Bremen bisher auf Grund seiner kilometrischen Vorzugslage einen großen Teil des Ladungsaufkommens im westdeutschen Raum gesichert hatte. Während Bremen in der vollen Nullangleichung die Anerkennung seines natürlichen Standortvorteils erblickte, sah Hamburg in ihr ursprünglich nur ein Zugeständnis an Bremen und dessen Schutzbedürftigkeit gegenüber dem überlegenen „Kraftzentrum“ Hamburg.¹⁸⁹ Für die Deutsche Reichsbahn hatte die volle Nullangleichung ursprünglich den Vorteil, daß sie sich aus dem Wettbewerbskampf der deutschen Seehäfen untereinander heraushalten konnte.¹⁹⁰

184 Stellungnahme des Senators für Häfen, Schifffahrt und Verkehr (ca. Ende 1948): „Die Seehafenfrage vom Standpunkt der deutschen Nordseehäfen“ (im Besitz des Senators für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, Bremen).

185 StAB 4,35-1090 und -1091.

186 Weser-Kurier v. 17.1.1949.

187 BAW (Anm. 14), S. 226.

188 Weser-Kurier v. 19.3.1949.

189 Apelt (Anm. 5), S. 212 ff.

190 Näheres zur vollen Nullangleichung vgl. Denkschrift Schulz-Kiesow (Anm. 169).

Hamburgische Wirtschaftsvertreter forderten unter Leitung des damaligen Wirtschaftssenators Karl Schiller und mit dem wissenschaftlichen Beistand von Professor Paul Schulz-Kiesow seit Beginn der 50er Jahre die Ersetzung der vollen Nullangleichung durch das Prinzip der Gleichstellung der Frachtsätze im Bahnverkehr für alle deutschen Nordseehäfen (Port Equalization).¹⁹¹ Eine solche tarifarische Gleichbehandlung Bremens mit Hamburg — gleiche Bahn-Frachtsätze für einen inländischen Verloader nach Hamburg und Bremen — war für Bremen angesichts der überlegenen Hafenfazilitäten Hamburgs existenzbedrohend. Die Bremer Handelskammer argumentierte dementsprechend (1950), Bremen werde durch das Anliegen Hamburgs „in eine hoffnungslose Wettbewerbslage gebracht. [...] Abgesehen davon, würde es eine völlige Abkehr von den Grundregeln der Tarifbildung bedeuten, wenn im Wettbewerb der deutschen Häfen untereinander die Entfernung nicht mehr als ein Grundelement für die Berechnung der Frachtsätze anerkannt werden sollte.“¹⁹² Auch Bremens Hafensenator, Hermann Apelt, nutzte jede Gelegenheit, um die Forderung Hamburgs, „tarifarisch an die Weser verlegt zu werden“,¹⁹³ zurückzuweisen.

Gleichwohl suchte Hamburg überall Verbündete gegen Bremen, an der Unterweser (in Oldenburg) ebenso wie in den BENELUX-Staaten, deren Häfen im westdeutschen Raum durch die volle Nullangleichung starker bremischer Konkurrenz ausgesetzt waren und die Hamburg mit dem Argument zu überzeugen versuchte, sie seien durch das geltende Tarifgefüge ebenfalls benachteiligt. Da Hamburg allerdings nicht gewillt war, die Seehafenausnahmetarife zugunsten der deutschen Nordseehäfen prinzipiell in Frage zu stellen, blieb eine Koalition mit den Rhein-Schelde-Häfen gegen Bremen von vornherein prekär.¹⁹⁴ In der Frage der generellen Notwendigkeit der S-Tarife waren sich die beiden Hansestädte nach wie vor einig. Als Kronzeugen dafür benannte die Bremer Handelskammer (1950) den damaligen Bundesminister für Verkehr, Seeböhm, der, ganz im Denken des Kalten Krieges befangen, die Erhaltung der deutschen Seehäfen durch Ausnahmetarife zum Problem des gesamten europäischen Raumes erklärt hatte, „weil Deutschland als Grenzlandraum der westlichen Welt gegenüber der asiatischen Welt eine große Aufgabe zu erfüllen habe“.¹⁹⁵

Am 16. Mai 1951 erließ das Bundesverkehrsministerium als Kompromißlösung sieben „Richtlinien zur Seehafenpolitik“, die im folgenden Jahrzehnt die S-Tarifpolitik der Deutschen Bundesbahn maßgeblich bestimmen sollten.¹⁹⁶

Die Richtlinien unterstrichen die Notwendigkeit von S-Tarifen und bestimmten im einzelnen, daß

191 Stuber (Anm. 167), S. 68.

192 Bericht der HK Bremen f. 1950, S. 51.

193 Apelt (Anm. 5), S. 242.

194 StAB 4,35-3292—3296.

195 Bericht der HK Bremen f. 1950, S. 51.

196 Ausführlich: Vgl. Stuber (Anm. 167), S. 68 ff.

- a) bei Seehafentarifen für solche Güter, die seit jeher größtenteils über Bremen eingeführt worden sind und deren Warenmarkt hauptsächlich in Bremen liegt, die volle Nullangleichung angewendet werden sollte;
- b) bei Seehafentarifen für solche Güter, die größtenteils über Hamburg eingeführt worden sind und deren Warenmarkt hauptsächlich in Hamburg liegt, der sich ergebende Frachtvorteil und Frachtnachteil der übrigen deutschen Seehäfen, also vor allem Bremens, um mindestens 50% zu kürzen sei;
- c) bei Seehafentarifen für Ausfuhr Güter und solche Einfuhr Güter, die in größerem Umfang sowohl über Bremen als auch über Hamburg eingeführt worden sind, im Einzelfall entweder die volle Nullangleichung angewendet oder die Frachtvor- und Frachtnachteile bis zu 50% gekürzt werden sollen.¹⁹⁷

Im Rahmen dieser sog. modifizierten oder abgeschwächten Nullangleichung erfolgte eine Präzisierung der unter c) genannten Güterarten und Tarife durch die sog. Tötensener Vereinbarungen vom 18. Januar 1952. Sie brachten eine Übereinstimmung aller betroffenen deutschen Häfen und führten zu einem Schema für die prozentuale Abschwächung der Nullangleichung, die für Bremen den geographischen Vorteil bei der Ausfuhr bis zu 50%, bei der Einfuhr bis zu 80 % verkürzte. Diese internen Regelungen fanden die Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums und schlugen sich seit April 1952 in den S-Tarifen der Bundesbahn nieder.¹⁹⁸

Da sich die bei der Frachtenangleichung mit Rotterdam herangezogenen Frachtsätze auf den gebrochenen Bahn-Wasserweg bezogen, wurden in bezug auf das Binnenschiff die Frachtsätze der Duisburger Frachtenkonvention, einem 1951 gegründeten Kartell der Binnenschifffahrt, zugrunde gelegt.¹⁹⁹

Die Vereinbarungen über die S-Tarifgestaltung wurden im Juli 1953 abgerundet durch das zwischen Bremen und Niedersachsen abgeschlossene und vom Bundesverkehrsministerium gebilligte „Unterweser-Verkehrsabkommen“. Es machte sich die gemeinsame Förderung der Unterweser zur Aufgabe und festigte die Arbeitsteilung zwischen Bremen (Stückgut) und den auf Massengut spezialisierten niedersächsischen Unterweserhäfen, denen Bremen bei den Bahnfrachten im Massengutverkehr weitgehende Frachtgleichheit bzw. Port Equalization zugestand. Mit dem Unterweserabkommen konnten die jahrhundertelangen Spannungen und Konflikte mit Oldenburg bzw. Niedersachsen ausgeräumt und einvernehmliche Beziehungen hergestellt werden.²⁰⁰

197 Bericht der HK Bremen f. 1951, S. 32 f.

198 Stuber (Anm. 167), S. 71.

199 Ebd., S. 70; Bericht der HK Bremen f. 1956, S. 31.

200 Stuber (Anm. 167), S. 71; Bericht der HK Bremen f. 1953, S. 38; Schreiben Dr. Platz an Dr. Klugkist v. 12.8.1963 (in Privatbesitz); vgl. Helmut R. Hoppe: Die Entwicklung des Industrie- und Handelshafens — Ein wenig bekannter und verschiedentlich verkannter Zeitabschnitt bremischer Wirtschaftsgeschichte, in: Brem. Jb. 64, 1986, S. 201.

Die neuen Regelungen trugen dazu bei, daß sich Hamburgs in der frühen Nachkriegszeit stark geschwächte Position festigte, allerdings nicht in dem Maße, daß die Vorkriegsrelationen im Güterumschlag von 3 : 1 zugunsten Hamburgs wieder hergestellt wurden; vielmehr konnte sich Bremen durchschnittlich die Hälfte des Hamburger Ladungsaufkommens sichern und tendenziell über die Jahre behaupten.²⁰¹ Insofern haben Krieg und Hinterlandverluste Hamburgs relative Bedeutung geschwächt.

Im Gefolge der Neuregelungen profitierten die in- und ausländischen Häfen von der das Wirtschaftswachstum weit übersteigenden Expansion des Außenhandels. Da zugleich der Eigenhandel der Seehäfen eine neue Blüte erlebte und die Industrieproduktion hohe Zuwachsraten verzeichnete, wurde die gewohnte Sorge um das Umschlagsvolumen gedämpft. 1955 konnte die Handelskammer Bremen konstatieren: „Durch die andauernde Hochkonjunktur, die allen zur Verfügung stehenden Transportraum auslastete, wurde den Auseinandersetzungen über die zukünftige deutsche Verkehrspolitik [...] die Schärfe genommen.“²⁰² Wenn gleichwohl Hamburg wie Bremen bis Mitte der 50er Jahre immer wieder ihre Maximalforderungen — Port Equalization in Hamburg und volle Nullangleichung in Bremen — anmeldeten²⁰³, dann wohl eher, um die Verkehrspolitiker von Verschlechterungen des Status quo abzuhalten. Das Bundesverkehrsministerium lehnte die Ersuchen regelmäßig ab mit der Begründung, daß sich der Verkehr in den Seehäfen durch die Richtlinien von 1951 im wesentlichen in der beabsichtigten Richtung entwickelt habe.²⁰⁴ Die Auseinandersetzungen mit den Rhein-Schelde-Häfen hielten dagegen, begleitet von Pressekampagnen, an und gerieten allmählich in das Fahrwasser der europäischen Integrationsbestrebungen. Die EG-Kommission überprüfte die Tarife eingehend unter EG-rechtlichen Gesichtspunkten. Einige Tarife, bei denen der Wettbewerb des grenzüberschreitenden Verkehrs nicht nachzuweisen war, wurden daraufhin aufgehoben, andere modifiziert. Für die übrigen wurde festgestellt und von der EG-Kommission anerkannt, daß sie „echte Wettbewerbsstarife der Eisenbahn sind und auf deren eigenwirtschaftlichen Überlegungen beruhen“²⁰⁵, u. a. deshalb, weil die Bahn bei den deutschen Seehäfen die Gesamtstrecke in eigener Regie fährt und die Frachteinnahmen nicht mit einer ausländischen Gesellschaft teilen muß.

Mit der Beruhigung im „Tarifstreit“ und der Konsolidierung der Tarifsituation konzentrierte sich der Hafenwettbewerb auf weitere Verbesserungen der Hafenfazilitäten, um den Häfen für Schiff und Ladung erhöhte Attraktivität zu verleihen. Ab Ende der 60er Jahre brachen Seehafensonderabmachungen zwischen Kunden und Bahn/Lkw das starre Tarifgefüge allmählich auf. Der Hafenwettbewerb nahm somit auch in der Preisgestaltung neue Konturen an.

201 Vgl. Tabelle 6 sowie Hoppe (Anm. 162), S. 222.

202 Bericht der HK Bremen f. 1955, S. 28.

203 Bericht der HK Bremen f. 1955, S. 27, und Bericht der HK Bremen f. 1956, S. 30.

204 Bericht der HK Bremen f. 1955, S. 27.

205 Bericht der HK Bremen f. 1956, S. 31.

Resümee: Unmittelbar nach dem Kriege begann der traditionelle Wettbewerb der Nordseehäfen um das Ladungsaufkommen neu, zunächst durch den Versuch der Einflußnahme auf die Verkehrslenkung, danach durch den sog. Tarifstreit, ständig begleitet von dem Bemühen, die Hafenfazilitäten zur Stärkung der Wettbewerbskraft zu verbessern. Die Einflußnahme auf die politischen Instanzen der Verkehrslenkung wurde mit „harten Bandagen“ ausgetragen, wobei man auch öffentliche Diffamierungen der Konkurrenzhäfen nicht scheute. Die Ende der 40er Jahre einsetzende Normalisierung rückte die S-Tarife wieder in den Mittelpunkt der Auseinandersetzungen. Mit der abgeschwächten Nullangleichung (1951) wurde dabei in Verbindung mit den Tötensener Vereinbarungen (1952) und dem Unterweser-Verkehrsabkommen (1953) ein Kompromiß gefunden, der sich aller Kritik zum Trotz in der Folgezeit als tragfähig erweisen sollte. Die anhaltende Expansion von Außenhandel und Umschlag überlagerte allmählich die Tarifaueinandersetzungen und nahm ihnen die Schärfe. Insgesamt gewannen Wettbewerbsfaktoren wie technische Organisation der Häfen, Sicherheit, Schnelligkeit und Anpassungsfähigkeit sowie das Angebot ergänzender Dienstleistungen entscheidend an Gewicht und prägen heute mehr denn je die Konkurrenz zwischen den Seehäfen.

VII. Zusammenfassung

Bremens Geschichte ist zugleich die Geschichte seines Hafens und seiner Hafenwirtschaft. Beide haben die Entwicklung der Stadt wirtschaftlich, sozial und kulturell geprägt und ihr Identität verliehen. Fluß und Hafen galten die größten Opfer der Bürger — in der Überzeugung, daß sie den Wohlstand der Stadt mehren helfen.

Am Ende des Zweiten Weltkriegs glich der Hafen in weiten Teilen einem Trümmerfeld; gleichzeitig war die Hafenwirtschaft ihrer Existenzgrundlage beraubt, nicht allein durch den Verlust von Hafenanlagen, sondern darüber hinaus der Heimatflotte, der Möglichkeiten des Schiffsneubaus und internationaler Verbindungen. Nach anfänglicher Resignation gewann die Überzeugung die Oberhand, daß Bremens Überleben von der Wiederherstellung des Hafens abhing. Zudem hatten die USA bereits 1944 entschieden, nach dem Kriege ihre militärischen und zivilen Transporte über die bremischen Häfen abzuwickeln. Zu diesem Zweck hatten sie sich anfänglich das gesamte Unterwesergebiet als Enklave gesichert, bevor 1947 das Land Bremen in der heutigen Gestalt entstand und Teil der amerikanischen Besatzungszone wurde.

Die Entscheidung der USA kam dem Wiederaufbau der Häfen so sehr zugute, daß andere Nordseehäfen hierin eine ungerechtfertigte Begünstigung Bremens erblickten; denn die Amerikaner halfen bei der Überwindung von Materialengpässen und Arbeitskräftemangel ebenso wie bei der Lösung von Transportproblemen — anfänglich aus eigenem Recht, später durch Verlagerung administrativer Zuständigkeiten auf die bremische Zivilverwaltung unter Wahrung wesentlicher Kontrollbefugnisse.

Eine entscheidende Grundlage für den Wiederaufbau war das gute Klima in den Beziehungen zwischen der Besatzungsmacht und den auf bremischer Seite verantwortlichen Persönlichkeiten, gefördert durch das Bewußtsein

von der Bedeutung der gemeinsamen Aufgabe, durch Kooperationszwänge und gegenseitiges Vertrauen. Dabei sah es die deutsche Seite durchaus nicht ungern, wenn die Besatzungsmacht gelegentlich mit „harter Hand“ vorging, wo eigene Autorität noch geschwächt schien.

Mit der allmählichen Wiedergewinnung politischer Souveränität fiel der deutschen Seite, dem Senat, erhöhte Verantwortung zu. Die sozialdemokratisch-bürgerliche Koalition unter Bürgermeister Wilhelm Kaisen setzte das kooperative Klima auf neuer Ebene fort: Die Verwaltung des Hafens mit seinen zahlreichen wirtschaftlichen Einrichtungen und Verästelungen fiel wie selbstverständlich in bürgerliche Zuständigkeit, während die Sozialdemokraten in enger Verbindung mit den Arbeitnehmervertretungen den sozialen Frieden in den Häfen sicherten – einig in der Überzeugung, daß Streiks, Eigentumsdelikte und andere Störungen im Hafenbetrieb den Lebensnerv Bremens bedrohten; andererseits Sicherheit und Schnelligkeit Ansehen und Nutzung des Hafens förderten.

Der Wiederaufbau des Hafens stand von Beginn an unter dem Druck des Wettbewerbs der Nordseehäfen untereinander. Dabei ging es nicht nur darum, dem Hafennutzer optimale Fazilitäten anzubieten; auch der Anbindung an den Hinterlandverkehr galt das Augenmerk. Während die Nordseehäfen in den 40er Jahren vor allem auf die zentralen Instanzen der Verkehrslenkung Einfluß zu nehmen versuchten, um sich ihren Anteil am binnenländischen Ladungsaufkommen zu sichern, entbrannte seit Beginn der 50er Jahre der Hafenwettbewerb verstärkt auf dem Sektor der Seehafen-Tarifpolitik der Eisenbahn.

Nachdem Bremen bei der Verkehrslenkung noch durch die umfangreichen Hilfslieferungen der USA begünstigt worden war, sahen sich die bremischen Häfen bei den Auseinandersetzungen um die Neugestaltung der Seehafentarife der Eisenbahn von allen Seiten bedrängt. Die Tarifreform erfolgte insbesondere im Interesse und auf Betreiben Hamburgs, das durch die deutsche Teilung den größten Teil seines Hinterlandes verloren hatte und neue Hafenkunden brauchte. In langwierigen Verhandlungen wurden mit der abgeschwächten Nullregulierung, den Tötensener Vereinbarungen und dem Unterweserabkommen schließlich Regelungen gefunden, die einen halbwegs fairen Wettbewerb ermöglichten – wenn auch mit einer relativen Schwächung der bremischen Wettbewerbsposition, verglichen mit der vorausgegangenen Bevorzugung.

Auf dieser Grundlage konnte sich zusammen mit der technischen Erneuerung der Häfen, dem Abbau restriktiver Bestimmungen beim Schiffsneubau und dem Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte die Hafenwirtschaft neu entfalten, unter gleichzeitiger Anknüpfung an unverschüttetes Vorkriegswissen und Vorkriegstraditionen.

Der Wiederaufbau der technischen Hafenanlagen stand in der Wiederaufbauphase bis ca. 1960 unter dem Druck explosiven Verkehrswachstums. Neu geschaffene Umschlags- und Lagereinrichtungen erwiesen sich bereits nach kurzer Zeit als zu klein und erzwangen weitere Investitionsentscheidungen. Bei alledem eröffneten die Hafenerstörungen die Chance eines radikalen Neubeginns: Die Anlagen wurden von vornherein auf die Bedürfnisse mo-

derner Verkehre zugeschnitten und erlaubten eine enorme Steigerung des Umschlagsvolumens, so daß bereits Anfang der 50er Jahre mit sehr viel kleineren Anlagen das Umschlagsvolumen der Vorkriegszeit bewältigt werden konnte.

Wenn es gleichwohl in Bremen wiederholt zu Kapazitätsengpässen kam, die den Ruf der bremischen Häfen gefährdeten, so lag dies nicht zuletzt an der wachsenden finanziellen Überforderung des Stadtstaats. Bis zur Währungsreform und der anschließenden Reform der bundesdeutschen Finanzverfassung vermochte das Land seine Hafeninvestitionen noch aus laufenden Einnahmen zu finanzieren; danach wurden Kreditaufnahme und außerordentliche Haushalte unvermeidlich, weil Bremen – abgesehen von der Berücksichtigung der Hafencosten im Länderfinanzausgleich – seine umfangreichen Hafeninvestitionen aus eigener Kraft aufbringen mußte. Einerseits erschwerte der Weg in die Verschuldung manche Investitionsentscheidung. Andererseits erschienen Staatsdefizite unbedenklich, solange sich der Kapitaldienst (Tilgung und Verzinsung) mit einer prosperierenden wirtschaftlichen Entwicklung und entsprechend hohen Steuereinnahmen verband. Die besondere Dramatik der Verschuldung begann erst mit der Strukturkrise Bremens in den 70er Jahren wirksam zu werden.²⁰⁶

Gesamtwirtschaftlich haben die wiederhergestellten bremischen Häfen als Zielhäfen der US-Hilfslieferungen in der unmittelbaren Nachkriegszeit einen wesentlichen Beitrag zur Abwendung von Hungerkrisen im Binnenland geleistet; zudem trugen sie zur Entlastung der deutschen Devisenbilanz bei. Speziell für Bremen bedeutete der Wiederaufbau zunächst einen enormen Investitionsschub, der über entsprechende Einkommens- und Beschäftigungseffekte zur Belebung der Wirtschaftstätigkeit beitrug; darüber hinaus erneuerte er das Fundament für ein breites hafenorientiertes Gewerbe. Beide Aspekte trugen zur Steigerung des Bruttoinlandsprodukts, zu Arbeitsplatzsicherung und -schaffung, damit zu hoher Zuwanderung, zur Vermehrung der Steuereinnahmen und insgesamt zu der erstaunlichen Prosperität bei, die auch über Bremen hinaus Aufsehen erregte. An der Unterweser konzentrierten sich solche hafenorientierten Branchen und Aktivitäten, die von Nachkriegsboom und Wirtschaftswunder besonders begünstigt waren: der weit überdurchschnittlich wachsende Außenhandel und mit ihm Spedition und Hafenumschlag, Nahrungsmittel- und Textilindustrie, Schiffbau, Stahlerzeugung – darunter viele Industriezweige, die dann seit den 70er Jahren in den Strudel der Strukturkrise gerieten.

Der Wiederaufbau des Hafens gab Bremen nicht nur seine wichtigste wirtschaftliche Existenzgrundlage zurück; er verhalf dem Stadtstaat auch zu alter Identität in neuem Gewand und sicherte seine politische Unabhängigkeit.

206 Vgl. Günter Dannemann: Länderfinanzausgleich in der Diskussion (Teil I), in: Bremer Zeitschrift für Wirtschaftspolitik (hrsg. v. BAW), 7. Jg., 1984, H. 1, S. 5 ff.

Bildnachweis

Abb. 1, 8, 9: Bremen und seine Bauten 1900–1951, hrsg. von Carl Thalenhorst, Bremen o. J. [1952], S. 40, 50, 51; Abb. 2–7: Staatsarchiv Bremen.

Eine vasallitische Treueid-Formel für den Bremer Erzbischof von etwa 1050 und die Anfänge der Stiftsministerialität

Von H a n s G . T r ü p e r

Georg Droege zum 60. Geburtstag

1. Die Treueid-Formel aus dem Evangelistar von Echternach
2. Erzbischof Adalbert als Landesherr
3. Vasallität und Familia der Bremer Kirche
4. Der Ministerialenaufstand um das Jahr 1060

Wohl kein anderes Ordnungsprinzip hat die mittelalterliche Gesellschaftsstruktur Westeuropas so durchdrungen und bestimmt wie das Lehnswesen. In prägnanter Form hat F.L. Ganshof¹ dessen formalen Inhalt wie folgt umrissen:

„ . . kann man das Lehnswesen als eine Gesamtheit von Institutionen definieren, die zwischen einem Freien, genannt ‚Vasall‘, und einem anderen Freien, genannt ‚Herr‘, Verbindlichkeiten zweifacher Art schaffen und regeln: der Vasall ist dem Herrn gegenüber zu Gehorsam und Dienst — vor allem zum Waffendienst — verpflichtet und der Herr dem Vasallen gegenüber zur Gewährung von Schutz und Unterhalt. Meistens genügte der Herr seiner Unterhaltungspflicht durch Verleihung eines Gutes, genannt Lehen.“ Dieser juristisch definierten Basis des Lehnswesens steht der erweiterte Begriff Lehnswesen, mehr im Sinne von „Feudalismus“ als Gesellschaftsform, zur Seite, was Ganshof² stichwortartig wie folgt definiert: „stark ausgeprägte Abhängigkeitsverhältnisse zwischen den Einzelnen, eine spezialisierte Kriegerkaste, äußerste Zerstückelung der Eigentumsrechte, eine aus dieser Zerstückelung hervorgegangene Hierarchie der Grundbesitzrechte, die der ebengenannten Hierarchie der persönlichen Abhängigkeitsverhältnisse entspricht; dann eine Aufspaltung der öffentlichen Gewalt, aus der in jedem Land eine Hierarchie autonomer Instanzen hervorgeht, die in eigenem Interesse jene Gewalten ausüben, die normalerweise dem Staat zugeordnet sind und oft aus dem Machtbereich des Staates einer vorangegangenen Zeit stammen“. Auf diesen erweiterten Aspekt des Begriffes Lehnswesen soll im folgenden nicht weiter eingegangen werden.

1 F. L. Ganshof: Was ist das Lehnswesen? 5. Aufl., Darmstadt 1977; hier S. xiv.

2 Ebd., S. xiii.

Das Eingehen einer Lehensbindung wurde durch einen vasallitischen Vertrag begründet, dessen Zeremoniell durch zahlreiche Quellen belegt ist³. Dieses Zeremoniell bestand aus mehreren Rechtsakten, von denen zwei, nämlich „Mannschaft“ und „Treueid“, in Frankreich, Deutschland und England essentiell waren. Daneben wurde, vor allem in Frankreich, noch der „Kuß“ als dritter Akt vollzogen, bei dem der Lehnsherr nach Vollzug der „Mannschaft“ den Vasallen küßte.

Die „Mannschaft“ (lat. homagium) wurde vollzogen, indem der Vasall seine zusammengelegten Hände in die Hände des Herrn gab, der sie mit seinen eigenen Händen umschloß (Handgang, lat. immixtio manuum). Dazu gab der Vasall eine Willenserklärung ab, nunmehr der „Mann“ des Lehnsherrn sein zu wollen. Er gab sich „in seine Hände“ (lat. commendatio). Dieser Akt durfte ursprünglich von Ministerialen nicht vollzogen werden, da sie sich ohnehin als Unfreie in der persönlichen Gewalt ihres Herrn befanden. Erst der soziale Aufstieg der Ministerialität erlaubte seit der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts auch den Dienstmännern die Mannschaft⁴.

Auf den Mannschaftsritus folgte der Treueid („Treue“, Hulde, lat. fides, sacramentum, iuramentum fidelitatis), der inhaltlich aus einem Treueversprechen und einem Eid bestand. Der Vasall leistete den Treueid stehend unter Auflegen der Hand auf eine „heilige Sache“, z.B. die Bibel, ein Evangeliar (Evangelistar) oder einen Reliquienschrein⁵. Komplette Formeln derartiger Treueide sind relativ selten überliefert. Chroniken schildern zwar Treueid-Leistungen, aber geben selten deren Wortlaut in direkter Rede wieder⁶. Aus Deutschland sind extrem wenige hochmittelalterliche Treueid-Formeln bekannt. Es ist deshalb als Glücksfall zu werten, daß nunmehr die komplette Treueid-Formel für das Erzstift Bremen aus der Amtszeit Erzbischof Adalberts im 11. Jahrhundert mitgeteilt werden kann.

1. Die Treueid-Formel aus dem Evangelistar von Echternach

Um 1040 wurde im Benediktinerkloster Echternach eine prächtig dekorierte Handschrift, ein Evangelistar, für König Heinrich III. (Regierungsantritt 1039) und seine Mutter, die Kaiserin Gisela (gestorben 1043), angefertigt. Das Widmungsbild der Handschrift⁷ ist als Erinnerungsbild an den Besuch Heinrichs III. und seiner Mutter im Kloster Echternach 1041 zu sehen⁸, anlässlich dessen der König für das Kloster urkundete⁹. Das Evangelistar dürfte somit

3 Ebd., S. 71 ff.

4 Ebd., S. 73–76.

5 Ebd., S. 77.

6 Ebd., S. 78–79.

7 Staats- und Universitätsbibliothek Bremen, Ms. B. 21.

8 J. M. Plotzeck: Das Perikopenbuch Heinrichs III. in Bremen und seine Stellung innerhalb der Echternacher Buchmalerei, 1970, S. 26; zit. nach D. Upmeyer: Die Herren von Oldershausen und die Herausbildung des Gerichtes Westerhof, Hildesheim 1977, hier S. 28/29.

9 MGH DHIII 70.

dem König 1041 übergeben worden sein¹⁰. Dieser wertvolle königliche Codex wurde um die Mitte des 17. Jahrhunderts vom Rat der Stadt Bremen erworben und befindet sich heute in der Bremer Staats- und Universitätsbibliothek¹¹.

Um diese Handschrift erwerben zu können, veräußerte der Bremer Rat damals eine ganz ähnliche Handschrift, nämlich ein Evangelistar aus der gleichen Mal- und Schreibstube des Klosters Echternach, das etwa aus der gleichen Zeit stammte wie das königliche¹². Dieser wenig bekannte Codex¹³ hat praktisch die gleichen Maße (ca. 14,5 x 20 cm), besteht aus 182 Blatt gegenüber den 126 Blatt des königlichen und ist weniger gut und zahlreich illustriert. Er befindet sich heute in der Königlichen Bibliothek Brüssel¹⁴. D. Upmeyer¹⁵ hat herausgearbeitet, daß dieses Evangelistar von Erzbischof Adalbert von Bremen, dem Günstling Heinrichs III., der ihn 1043 als Erzbischof eingesetzt hat, in Auftrag gegeben und erworben wurde und wahrscheinlich dessen Weihegeschenk an das Bremer Kollegiatstift St. Stephani gewesen ist. Aus der besonderen Würdigung des Heiligen Stephan im Codex ist auf eine Anfertigung für eine Stephanikirche zu schließen¹⁶. Der Bezug zu Bremen ergibt sich aus der Tatsache, daß Blatt 2r, das erste beschriebene Blatt der Handschrift nach dem leeren Deckblatt, von gleicher Hand geschrieben wie der religiöse Text des übrigen Inhalts, eine lateinische Treueid-Formel für den Bremer Erzbischof („Bremensis ecclesie archiepiscopo“) enthält. Die Stephanipropstei zu Bremen wurde um 1050 von Adalbert gegründet¹⁷ und erfreute sich der ganz besonderen Zuwendung des Erzbischofs¹⁸. Somit ist die Entstehung der Handschrift ebenfalls auf „um 1050“ anzusetzen. Upmeyers Grund, sich mit ihr näher zu befassen, war jedoch nicht die Treueid-Formel, sondern eine eindeutig von späterer Hand stammende, auf 1101 datierte Personenliste auf der Innenseite des hinteren Umschlagblattes¹⁹.

10 Upmeyer, S. 29.

11 B. Bruch u. W. Böhne: Das Evangelistar Heinrichs III. in der Staatsbibliothek zu Bremen, 1969; zit. nach Upmeyer, S. 28.

12 Upmeyer, S. 28.

13 I. van den Gheyn: Catalogue des manuscrits de la Bibliotheque Royale de Belgique, Bd. 1, Brüssel 1901, S. 288, Nr. 461. — Ferner: „Rhein und Maas, Kunst und Kultur 800—1400“, Ausstellung des Schnütgen-Museums der Stadt Köln und der belg. Ministerien für französ. und niederl. Kultur, Katalog, Köln 1972, S. 185, C 12 (dort falsch auf „um 1035“ datiert).

14 Bibliotheque Royale de Belgique, Brüssel, Ms. 9428.

15 Upmeyer, S. 30.

16 Bruch u. Böhne, vgl. Anm. 11; Upmeyer, S. 29.

17 Magister Adam Bremensis, bearb. von W. Trillmich, in: Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters, Bd. 11, Hrsg. R. Buchner u. F.-J. Schmale, Darmstadt 1978, S. 137—499, hier Buch III, Kap. 9. — O. H. May: Regesten der Erzbischöfe von Bremen, Bd. 1, Hannover 1937, hier Nr. 238.

18 Adam III, 9.

19 Upmeyer, S. 31—59.

Abbildung 1 zeigt das Blatt mit dem Treueid, darunter den lateinischen Text²⁰. Dessen Übertragung lautet:

„Von dieser Stunde an werde ich, N., treu und gehorsam sein in allem dir, N., Erzbischof der heiligen bremischen Kirche und deinen Nachfolgern als Inhabern dieses Sitzes.

Deinen Auftrag (Befehl), welchen auch immer du mir mündlich oder durch deinen echten Brief übermitteln wirst, werde ich ohne Arglist ausführen.

Zu jedem Termin (Grenzstein) und (jedem) Ort, den du mir angeben wirst, werde ich kommen; es sei denn, daß ich, durch Krankheit meines Körpers oder irgendeine andere schwerwiegende Notlage abgehalten, nicht kommen kann.

Dies alles werde ich in rechter Treue ohne jegliche Arglist zu deinen und deiner Nachfolger Zeiten, solange sie leben, einhalten nach meinem Wissen und Können.

Dazu möge mir Gott helfen und diese heiligen vier Evangelien und vier Evangelisten und dieser Schutz der Heiligen.“

Die erste Zeile dieser Treueid-Formel findet sich in fast identischem Wortlaut in überlieferten Treueiden ganz anderer europäischer Regionen, so in Katalonien 1034 „De ista ora inantea fidel serai ego, . . . sine ingan . . .“ oder in Frankreich 1236 „Ego . . . ab ista hora inantea . . .“²¹ Diese Formulierung geht offenbar auf karolingische (wenn nicht noch ältere) Treueide des 9. Jahrhunderts zurück; so begann der Eid Bischof Hinkmars des Jungen von Laon „Ego Hincmarus Laudunensis episcopus de hora ista inantea fidelis ero seniori meo Karolo . . .“²² Womöglich ist dieser Wortlaut einmal essentieller Bestandteil einer im ganzen Reich Karls des Großen gültigen allgemeinen Treueid-Formel gewesen.

Der umfangreichere erste Teil (Zeile 1 – 14) der Bremer Treueid-Formel stellt ein Treue- und Gehorsamsversprechen gegenüber dem Erzbischof der bremischen Kirche *und seinen Nachfolgern* dar. Er bindet also den Lehnsman nicht allein an die Person des tatsächlich belehnenden Erzbischofs, sondern an dessen Amt oder, wenn man so will, an die „ecclesia Bremensis“. Der versprochene Gehorsam umfaßt die Ausführung von Aufträgen und Befehlen jeglicher Art (Zeile 4 – 7), wenn auch sicher nicht solcher, die mit Stand und Würde des Lehnsmanns unvereinbar waren. Gesondert aufgeführt – da es sich offenbar auf die Heeresfolge bezieht – ist das Erscheinen des Lehnsmannes zu jedem vom Erzbischof genannten Termin (sollte hier vielleicht die ältere Bedeutung des Wortes terminus, nämlich „Grenzstein“, die bessere Übersetzung sein?) und jedem Ort (Zeile 7 – 11), d.h. in Waffen und gerüstet zur Verteidigung oder sonstigen kriegerischen Unternehmungen, eventuell auch zu Gerichtstagen. Das doppelt in der Formel enthaltene Treueversprechen („fidelis ero“ und „per fidem rectam“, Zeilen 1/2 und 11)

20 Die Zeilenlängen entsprechen denen des Originals. Die konsonantischen u des Originals sind als v wiedergegeben.

21 Ganshof, S. 78.

22 Ebd., S. 57.

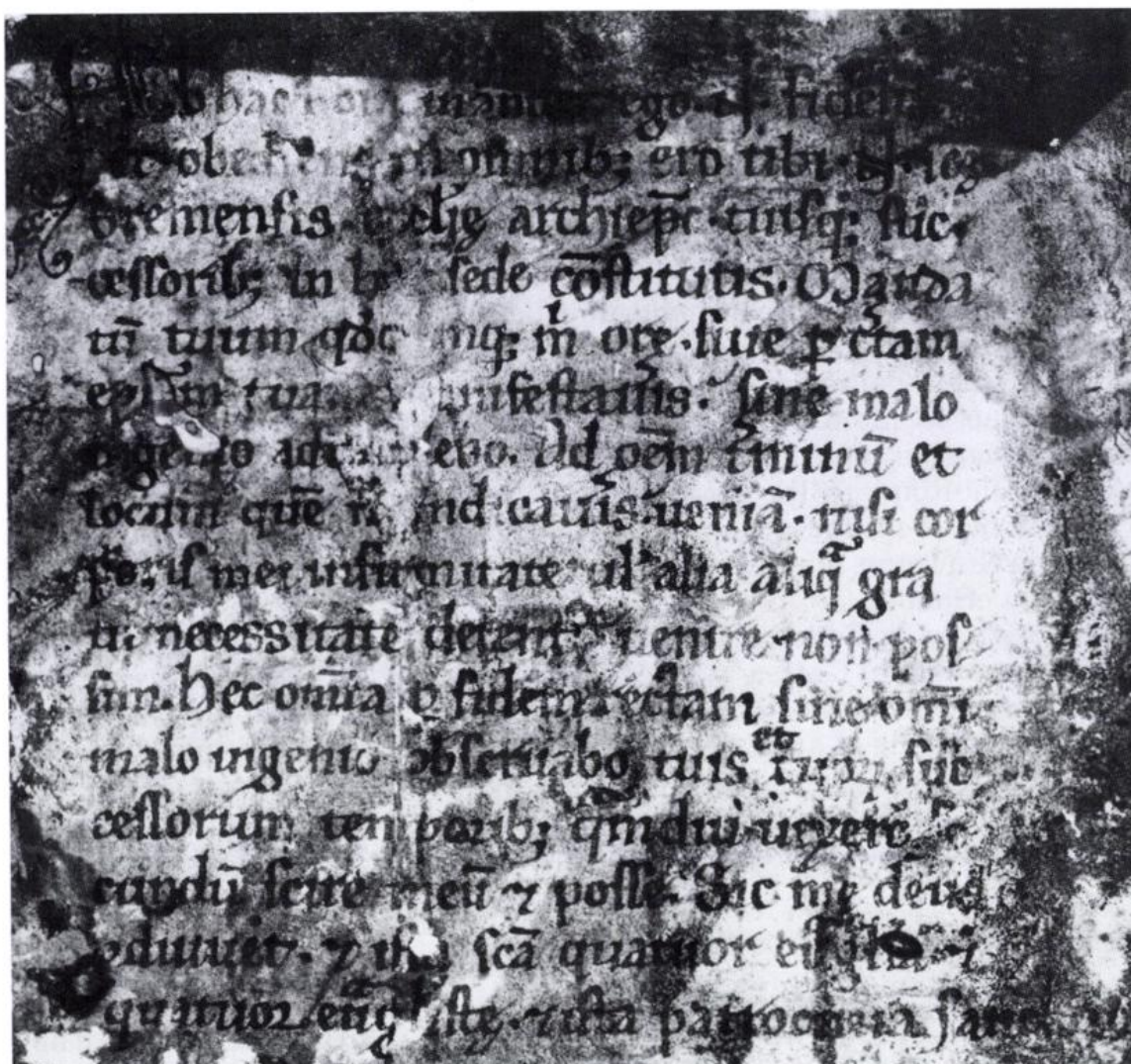


Abb. 1: Die Treueid-Formel aus dem Evangelistar von Echternach

- Ab hac hora inantea ego —N— fidelis
 et obediens in omnibus ero tibi —N— sanctę [?]
 Bremensis ecclesię archiepiscopo tuisque suc-
 cessoribus in hac sede constitutis. Manda-
 5 tum tuum quodcumque mihi ore sive per certam
 epistolam tuam manifestaveris, sine malo
 ingenio adimplebo. Ad omnem terminum et
 locum quem tu indicaveris veniam, nisi cor-
 poris mei infirmitate vel alia aliqua gra-
 10 vi necessitate detentus venire non pos-
 sim. Hec omnia per fidem rectam sine omni
 malo ingenio observabo tuis et tuorum suc-
 cessorum temporibus quamdiu vixere se-
 cundum scire meum et posse. Sic me deus
 15 adiuvet, et ista sancta quatuor evangelia et
 quatuor evang^l iste et ista patrocinia sanctorum.

wird durch zweimaliges „sine malo ingenio“ („ohne Arglist“ oder „ohne böse Absichten“) unterstrichen (Zeilen 6/7 und 11/12). Der Lehnsmann begibt sich damit rechtlich der Möglichkeit der Verschwörung und Auflehnung gegen seinen Lehnsherrn.

Andererseits ist das Folgeversprechen (Zeile 7 – 11) nicht absolut, denn körperliche Gebrechen oder schwerwiegende Notsituationen sind legale Gründe für ein Nichterscheinen. Als schwerwiegende Notlagen dürften Naturkatastrophen (in Norddeutschland also sicherlich Sturmfluten, Überschwemmungen u.ä.), Bedrohung und Belagerung durch Feinde, eventuell auch eigene Fehden gegolten haben. Immerhin ist „gravis necessitas“ (Zeilen 9/10) doch ein dehnbarer Begriff. Auch die Redewendung „secundum scire meum et posse“ (Zeilen 13/14) — nach meinem Wissen und Können — ist härter oder weicher interpretierbar, denn was genau ist Nicht-Wissen, wann beginnt Nicht-Können? Da Lehnsbindungen sicher nicht immer durch echte Freundschaft begründet wurden bzw. gefestigt waren, bestand hier vermutlich eine Grauzone, die dem Lehnsmann zumindest Unterlassungen in seinen Pflichten erlaubte.

Die drei letzten Zeilen (14 – 16) enthalten den eigentlichen Schwur: Der Lehnsmann erfleht Gottes, der vier Evangelien und ihrer vier Verfasser Hilfe und erbittet den Schutz der Heiligen. Hier wird ganz offenbar mit „ista sancta quatuor evangelia et quatuor evangelistę“ ein Bezug zum Evangelistar selbst hergestellt, d. h. dieses selbst wird als die „res sacra“ verwendet worden sein, auf die der Lehnsmann beim Treueid seine Hand zu legen hatte, womöglich unter Ablesen oder Nachsprechen der aufgeschlagenen Eidesformel.

2. Erzbischof Adalbert als Landesherr

Wie Upmeyer^{22a} sichergestellt hat, war es Erzbischof Adalbert, der vor 1050 das Evangelistar im Kloster Echternach in Auftrag gab — und damit auch die darin als Vorspann enthaltene Treueid-Formel. Er muß somit für eine solche Formel Bedarf gehabt haben. Adalbert (Erzbischof von 1043 bis 1072) war zweifellos eine der bedeutendsten Persönlichkeiten unter den Inhabern des Hamburg-Bremischen Erzstuhls²³. Die wichtigste Quelle zu seiner Person wie zu seinen Handlungen ist die Bischofsgeschichte der hamburgisch-bremischen Kirche des Bremer Kanonikers und Domscholasters Adam²⁴, der von Adalbert als fähiger junger Mann wohl aus Bamberg nach Bremen geholt wurde²⁵. Adam ist in seiner Vita Adalberts, die er bald nach dessen Tod (1073) verfaßte und dem nachfolgenden Erzbischof Liemar widmete, außerordentlich offen, voller Bewunderung für die großartigen Fähigkeiten und Erfolge Adalberts, aber auch voll Kritik bei der Schilderung seiner Maßlosigkeit und der düsteren Züge seines Wesens. Adalbert trat als

22a Wie Anm. 15.

23 K. Jordan: Adalbert, Erzbischof von Hamburg-Bremen, in: Lexikon des Mittelalters 1, Sp. 97 f. (mit Lit.); H. Fuhrmann: Studien zur Geschichte mittelalterlicher Patriarchate 3, in: Ztschr. f. Rechtsgesch., Kanon. Abt., 41 (1955), S. 120–170.

24 Normalerweise „Adam von Bremen“ genannt, vgl. Anm. 17.

25 Magister Adam Bremensis, S. 137–138.

apostolischer Legat gegenüber den skandinavischen und slawischen Völkern auf und hat vergeblich versucht, sich deren Kirchen innerhalb einer nordischen Patriarchatsorganisation untertan zu machen. In den von ihm selbst ausgestellten sowie den päpstlichen Urkunden und denen der Könige Heinrich III. und Heinrich IV. tritt er meist als „(archi)episcopus Hammaburgensis“ auf, sicherlich, um den Besitz der Erzdiözese Hamburg, mit der die Skandinavien- und Slawenmission seit Erzbischof Ansgars Zeiten (831 – 865) verbunden war, welche wiederum die Grundlage seiner ehrgeizigen Patriarchatspläne war, stets zu betonen²⁶. Von Adam von Bremen wissen wir allerdings, daß seine tatsächliche Metropole, sein „Sitz“ mit den dazugehörigen Einrichtungen, nicht Hamburg, sondern Bremen war²⁷. Auch nennt ihn Adam häufiger Erzbischof oder Bischof von Bremen als von Hamburg²⁸. Seine Kirche als Institution und Organisation nennt er fast durchweg „ecclesia Bremensis“²⁹.

Es darf daher nicht verwundern, daß die Treueid-Formel „Bremensis ecclesie archiepiscopo“ lautet. Das Bistum Bremen war schließlich die wirtschaftliche Grundlage des Erzstifts Hamburg-Bremen im 11. Jahrhundert, nicht die unruhigen Gebiete nord- und östlich der Elbe mit ihren nur erst halbwegs zum Christentum bekehrten Einwohnern. Seit Ansgars Zeiten war Hamburg lediglich ein oft zerstörter Grenzort, so daß Bremen sich zwangsläufig zur permanenten Metropole entwickeln mußte. Der Wiederaufbau Hamburgs, an dem Adalbert ohne Zweifel sehr gelegen war, verlief recht zögerlich und war von Rückschlägen begleitet³⁰. Es ist logisch, daß sich der Erzbischof sehr viel seltener in Hamburg als in Bremen aufzuhalten pflegte. Sein Nachfolger Liemar wurde bald in Papsturkunden als „archiepiscopus Bremensis“ bezeichnet³¹.

3. Vasallität und Familia der Bremer Kirche

Adams Chronik und, wenn auch in geringerem Maße, die von Adalbert ausgestellten Urkunden erlauben uns einen Blick auf die Personen, die ihm den hier vorgestellten Treueid geleistet haben mögen. Es war Adalberts Bestreben, seine Bistümer von Herzogs- und Grafengewalt zu befreien³². Seine diesbezüglichen Bemühungen beim König brachten ihm tatsächlich die Grafschaftsrechte in den drei friesischen Gauen Emsgau, Fivelgo und Hunesgo³³; Ekbert, Graf der beiden letzteren, wurde sein Vasall³⁴. Auch

26 May, Nr. 220–339. Die gefälschte Urkunde May Nr. 264 lautet dagegen: „Bremensis ecclesiae metropolitanae archiepiscopus“.

27 Adam III, 3, 4, 15, 24, 44.

28 z. B. Adam III, 34.

29 Adam III, 3, 46, 57.

30 Adam III, 26.

31 May, Nr. 345.

32 Adam III, 5.

33 Adam III, 8, 28; May, Nr. 350 u. 380.

34 Adam III, 28.

Udo, Graf von Stade, wurde Vasall Erzbischof Adalberts, der ihn als Gegenleistung mit umfangreichem Kirchengut belehnte³⁵. Graf Hermann (Billung) wurde von Adalbert als Lehnsmann angenommen, um ihn mit seinem Bruder Ordulf zu entzweien; nachdem Hermann dem Erzbischof 1063 beim Ungarnfeldzug König Heinrichs IV. Gefolgschaftsdienst geleistet hatte und das erwartete große Lehen nicht erhielt, rächte er sich durch Plünderungen und Zerstörungen (u.a. aller erzbischöflichen Burgen) im Stifte Bremen³⁶. Die Angelegenheit wurde vom königlichen Hofgericht durch Verbannung Hermanns auf ein Jahr geregelt³⁷. Der Erzbischof hatte bei allen Gelegenheiten zahlreiches Gefolge³⁸. Er verfügte auch über ein umfangreiches Heer, mit dem er dem König bei verschiedenen Feldzügen (in die Slawengebiete, nach Ungarn, Italien und Flandern)³⁹ beachtliche Dienste leistete. Die Sicherung der zahlreichen von ihm in seinem Stift erbauten Burgen⁴⁰ muß ebenfalls allerhand Gefolgsleute erfordert haben. Adam schreibt⁴¹: „Er machte alle angesehenen und bedeutenden Männer Sachsens und anderer Länder zu Vasallen (hier lat.: milites), gab ihnen, was er gerade hatte (als Lehen), oder versprach, was er nicht hatte.“ Wenn hiermit wahrscheinlich auch Edle (nobiles) und freie Adlige (liberi) gemeint sind, so heißt es an anderer Stelle, daß er auch viele Niedrigstehende in sein Gefolge aufnahm („multos in obsequium traxisset egentes“)^{41a}. Hierin müssen wir, von einigen möglichen Vorläufern abgesehen, den quantitativen Beginn einer organisierten Bremer Ministerialität sehen. In den Zeugenlisten der Urkunden Adalberts kommen die Bezeichnungen „ministeriales“, „servientes“ oder „servi“ nicht vor. 1064 schenkt König Heinrich IV. dem Erzbischof seinen „serviens“ Nanno mit Sohn Hildebern und Tochter Lucia nebst dessen gesamtem Besitz in Weende im Leinegau⁴². Es geht hier also ein Reichsministeriale mit Familie in den Besitz der Bremer Kirche über. Auch die 1060 als erzbischöfliche Zeugen genannten Heilbrondus advocatus, Acko und Gerhardus villicus⁴³ dürften zur Ministerialität gehört haben. Eine Urkunde von 1059 enthält eine längere Liste weltlicher Zeugen⁴⁴: Auf einige Grafen folgen „Fridericus et Marcredus frater eius, Meinhist, Tado, Ramuard, Ekkihard, Poppo, Bernhardus, Fridericus, O. . ., Meingoz, Billing, Sibertus, Liutolfus“. Möglicherweise handelt es sich auch hier bei den meisten um Ministerialen; Ramward, Ekkehard, Friedrich, Odiko und Meingoz jedenfalls sind als „servientes“ noch unter Erzbischof Liemar nachzuweisen⁴⁵. Ob auch der „servus“ Swidger, dem Adal-

35 Adam III, 46; May, Nr. 281.

36 Adam III, 43–44.

37 Adam III, 45.

38 Adam III, 36–37.

39 Adam III, 6.

40 Adam III, 37, 44.

41 Adam III, 36.

41a Wie Anm. 40.

42 May, Nr. 283.

43 Ebd., Nr. 262.

44 Ebd., Nr. 256.

45 Ebd., Nr. 389. Diese Urkunde von 1092 beschreibt Vorgänge aus den Jahren

bert zeitweilig die Verwaltung der Bremer Dompropstei übertragen hatte⁴⁶, Ministeriale war, ist nicht eindeutig zu klären; zumindest ist die Bezeichnung „servus“ für einen Dompropst wohl höchst ungewöhnlich.

Die großzügig-repräsentative Hofhaltung Adalberts, sein intensiver Burgenbau und die Verwaltung der 50 Haupthöfe (curtes) und 700 Hufen aus der Lesumer Schenkung 1063⁴⁷ führten — erstmalig für das Erzstift Hamburg-Bremen — zu dem Bedarf einer wirklich großen Zahl zuverlässiger eigener Beamter und Krieger. So hat Adalbert, dem Trend seiner Zeit gemäß, sowohl Unfreie als auch „kleine“ und verarmte Freie zu Dienstmannen angenommen, ja zwangsläufig annehmen müssen, um sie zu Hofdiensten, Burg- und Verwaltung der grundherrschaftlichen Haupthöfe heranzuziehen. Damit stand ihm gleichzeitig eine stets leicht zu mobilisierende Streitmacht zur Verfügung. Wenn auch die „Dienstlehen“ der Ministerialen zu dieser Zeit genaugenommen „Dienstleihen“ und keine echten Lehen waren⁴⁸, so mußten doch alle Ministerialen den Treueid genauso leisten⁴⁹ wie die Grafen und Edelherren, welche Lehnsleute des Erzbischofs wurden.

Das gegen Ende des Mittelalters angelegte Registrum Bonorum des Erzbischofs Johann Rode gibt uns einen interessanten Überblick über den Personenkreis, der dem Bremer Erzbischof um 1500 den Treueid schuldete⁵⁰. Dieser Kreis setzte sich aus geistlichen und weltlichen Amtsträgern und Lehnsnehmern zusammen. Es waren dies die Suffraganbischöfe zu Schwerin, Ratzeburg und Lübeck, die Äbte der Klöster St. Marien vor Stade, St. Paul vor Bremen, Rastede und Heiligenberg, die Dompropste zu Bremen und Hamburg, die Dechanten der Kollegiatstifte St. Stephan und St. Ansgar zu Bremen, Ramelsloh, Bücken, Oldenburg, Reepsholt und Delmenhorst, die Propste zu Bordesholm, St. Georg zu Stade, Zeven, Osterholz, Heiligenrode und Neuenwalde, wobei einschränkend bemerkt wird, daß, sollte einer der Prälaten sein Amt direkt vom Papst erhalten, er dem Erzbischof nicht den Treueid schulde. Diese Regelung galt auch für den Archidiakon von Hadeln und Wursten, der zugleich die Stellung eines Vicedominus des Erzstifts Bremen innehatte. Weitere treueidpflichtige Personen waren um 1500 der Vertreter („suffraganeus vel vicarius“) des Erzbischofs beim Papst, der Generalsoffizial der Bremer

1074/75, stellt somit ein Gedächtnisprotokoll dar. Die genannten Zeugen sind in 1074/75 zu setzen. Hierzu: S. Fliedner: Der frühromanische Dom zu Bremen, in: Der Bremer Dom, Handb. u. Katalog zur Sonderausstellung 17.6—30.9.1979 im Bremer Landesmuseum (Hefte des Focke-Museums 49), S. 55. Wenn man die Unzulänglichkeiten eines Gedächtnisprotokolls nach 18 Jahren in Rechnung stellt, dürften folgende Zeugen von 1074/75 mit solchen von 1059 gleichzusetzen sein: Ramword = Ramward, Ekebert = Ekkehard, Odico = O. . ., Fridericus = Fritheric, Reingoz = Meingoz.

46 Adam III, 57.

47 Adam III, 28, 45; May, Nr. 271.

48 Ganshof, S. 129—130.

49 K. Bosl: Das ius ministerialium, Dienstrecht und Lehnrecht im deutschen Mittelalter, Vorträge u. Forschungen 5, Studien zum mittelalterlichen Lehenswesen, Lindau u. Konstanz 1960, S. 68.

50 Johannes Rode Archiepiscopi Registrum Bonorum et Iurium Ecclesiae Bremensis, Hrsg. R. Cappelle, Bremerhaven 1926, S. 48—52.

Kurie, alle — und hier verwischt der Unterschied zwischen Geistlichen und Laien — Kommissare, Räte, Amtsinhaber, Burgmannen, Vögte, der Bremer Stadtvogt („advocatus maior“), die Zöllner („telonearii“) in Bremervörde, Stade und Hamburg, die Münzmeister zu Bremen und Stade, der Küchenmeister zu Bremervörde, der Schließer, Bierschließer und Brotschließer, der Backmeister und Bäckerknecht, der Pförtner und Wächter, der Müller, der Hofmeier („Havemeyer“), alle Bördevögte, Richter und Gogräfen sowie die Gräfen und Schulzen der Elbmarschen-Gebiete und Gerichtsbeisitzer (Dingleute)⁵¹. Diese sehr heterogene Auflistung läßt sofort erkennen, daß es sich hier bei den treueidleistenden Personen nicht um Lehnsleute im klassischen Sinne handelt, sondern um Inhaber von Ämtern, die im Zusammenhang mit ihrer Bestallung den Treueid leisten müssen, also Beamte. Nur bei den Suffraganbischöfen ist an eine Belehnung im klassischen Sinne zu denken. Und in der Tat zeigt deren Treueid, der im Registrum Bonorum für den Bischof von Schwerin und das Jahr 1445 wörtlich wiedergegeben ist, typische Züge des klassischen Lehnswesens neben solchen, die die geistlichen Aufgaben des Suffraganbischofs betreffen; ja, sie enthalten sogar noch die klassische Eingangformel „. . . ab hac hora in antea fidelis ero . . .“⁵². Die aufgezählten nichtgeistlichen Ämter sind zum größten Teil aus den Aufgaben der hoch- und spätmittelalterlichen Ministerialität erwachsen, so die Räte (zumindest teilweise), die „Amtsinhaber“ (lat. officia habentes), mit denen die Inhaber der Hofämter (Drost, Marschall, Kämmerer, Schenk usw.) gemeint sind, die Burgmannen, die Vögte — unter ihnen als höchstrangiger der Bremer Stadtvogt —, die Zöllner, die Münzmeister, der Küchenmeister, Bördevögte, Richter und Gogräfen.

Wir können also zusammenfassend feststellen, daß der Kreis derjenigen Personen, die zur Zeit Erzbischof Adalberts die hier mitgeteilte Treueid-Formel gebraucht haben, seine Suffraganbischöfe, die Äbte und Prälaten der Erzdiözese sowie als weltliche Personen Grafen, Edelherren und die erzbischöflichen Ministerialen umfaßt hat. Dieser Personenkreis hat sich im Prinzip bis Ende des Mittelalters nicht geändert, wenn auch die Ministerialität so bedeutende soziale Veränderungen erfahren hat, daß aus ihr der land-sässige Adel einerseits und beachtliche Kreise der führenden Bürgerschichten andererseits hervorgegangen sind. Als Institution ist die Ministerialität die Wiege des modernen Beamtentums gewesen, aus dem Treueid des Lehnswesens ist letztlich der heutige Beamteneid entstanden.

4. Der Ministerialenaufstand um das Jahr 1060

Ganz nach einem Ministerialenaufstand sieht das folgende, von Adam mitgeteilte Ereignis aus⁵³: Der Erzbischof hatte ein Mitglied der kirchlichen „familia“ wegen Aufsässigkeit festnehmen lassen. Das erregte andere (Mitglieder der „familia“) so sehr, daß sie bewaffnet in des Erzbischofs Schlafge-

51 Ebd.

52 Ebd.

53 Adam III, 56.

mach eindringen und unter zornigen Drohungen die Freilassung ihres Genossen verlangten. Leider wird der Ausgang der Auseinandersetzung nicht geschildert, doch ist unter den gegebenen Umständen wohl ein Nachgeben des Erzbischofs zu vermuten. Daß es sich bei den Aufsässigen um Ministerialen gehandelt haben wird, läßt sich aus ihrer Zugehörigkeit zur erzbischöflichen „familia“ und ihrer Bewaffnung schließen. Als Zeitpunkt des Aufstandes dürfte etwa 1060 anzusetzen sein, eine nähere Datierung läßt Adams Text nicht zu. Wir hätten jedenfalls mit diesem Ereignis ein weiteres Beispiel für die „für manche Zeitgenossen beunruhigende Aggressivität verschiedener Dienstmanschaften, ihre Entschlossenheit im Vorgehen und der sich darin ausdrückende Anspruch auf Anteil an der Herrschaft . . . schon in einer verhältnismäßig frühen Entwicklungsphase“⁵⁴ der Ministerialität. Denn Ministerialenunruhen und -aufstände hat es im 11. und in der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts mehrfach gegeben. Dabei handelt es sich vorwiegend um Reichskirchenministerialen, die nach Mitwirkung, Mitherrschaft streben, was dann auch gerade in dieser Zeit zu den ersten kodifizierten Ministerialenrechten geführt hat⁵⁵. Bosl⁵⁶ macht die unruhige Zeit des Investiturstreites dafür verantwortlich, daß die Ministerialen des Reiches und der Reichskirchen den Gegensatz zwischen Kaiser und Papst — wenn etwa Bischöfe die Seite wechselten — zum Anlaß nahmen, ihr seit den Anfängen der Ministerialität gestiegenes Ansehen durch Machtproben auszuloten.

Daß Erzbischof Adalbert durchaus in Lebensgefahr schwebte, als seine Ministerialen bewaffnet in sein Schlafgemach eindrangen, zeigen Vorfälle aus anderen Bistümern. So ermordeten 1066 die Trierer Ministerialen unter Führung ihres Kirchenvogtes den von Erzbischof Anno von Köln für den Trierer Erzstuhl vorgesehenen Kandidaten Konrad von Pfullingen, weil er ohne ihre Mitwirkung eingesetzt werden sollte⁵⁷. 1075 wurden zwei Kölner Ministerialen eines Mordplanes gegen denselben Erzbischof Anno überführt⁵⁸. 1094 erschlugen die Reichenauer Ministerialen ihren jungen Vogt beim Gebet, 1135 ihren Abt Ludwig vor dem Altar⁵⁹. Auch weltliche Fürsten fielen in jener Zeit Anschlägen von Ministerialen zum Opfer, so 1102 Graf Ludwig

54 K. Schulz: Reichsklöster und Ministerialität, gefälschte Dienstrechte des 12. Jahrhunderts, Ursachen und Absichten, in: Gesellschaftsgeschichte, Festschrift für Karl Bosl zum 80. Geburtstag, Bd. 2, Hrsg. Ferdinand Seibt, München 1988, S. 37 bis 54.

55 G. Waitz: Deutsche Verfassungsgeschichte. Die Deutsche Reichsverfassung von der Mitte des neunten bis zur Mitte des zwölften Jahrhunderts, Bd. 5. Bearb. von K. Zeumer, Darmstadt 1955, S. 322 ff.; K. Kroeschell: Deutsche Rechtsgeschichte, Bd. 1, Reinbek bei Hamburg 1972, S. 198—209; s. a. Anm. 49.

56 K. Bosl: Die Reichsministerialität der Salier und Staufer, MGH Schriften 10 (1950), S. 94.

57 Gesta Treverorum (Additamentum), MGH SS VIII, 182; Vita et passio Conradi archiepiscopi auctore Theoderico, MGH SS VIII, 125; s. a. Anm. 54.

58 Lampert von Hersfeld, Annalen, Freiherr vom Stein-Gedächtnisausgabe XIII, 337.

59 Bernoldi Chronicon, MGH SS V, 460; Catalogus abbatium Augiens, MGH SS XIII, 332.

von Mömpelgard⁶⁰, 1104 auf dem Reichstag zu Regensburg Graf Sieghard von Burghausen⁶¹. Schwere, allerdings nicht von Bischofsmorden begleitete Streitfälle zwischen Reichskirchenministerialen und ihren Herren lassen sich über ein ganzes Jahrhundert im gesamten Reich verfolgen: 1031/51 in Mainz⁶², 1063 in Bamberg⁶³, 1072/73 in Reichenau⁶⁴, 1073 in Hildesheim⁶⁵, 1105 erneut in Mainz⁶⁶, 1106 und 1111 in Salzburg⁶⁷ und schließlich 1129/30 in Trier⁶⁸. Daß auch die Reichsministerialen in dieser Zeit nicht ruhig blieben, zeigen zum Beispiel Vorfälle in Bamberg 1089⁶⁹ oder das Verhalten der Reichsministerialen in Sachsen 1146, die eigenmächtig Versammlungen abhielten und ohne königliche Ermächtigung Recht sprachen⁷⁰. Die Anlässe für die Haltung der Ministerialitäten in diesen Fällen waren nicht einheitlich; es ging entweder um Beteiligung bei der Auswahl eines neuen Bischofs oder um die politische Haltung des Bischofs, die seiner Ministerialität nicht paßte, oder um die Rechtsprechung des Herrn, die von seinen Ministerialen als ungerecht oder ihrem Selbstverständnis nicht angemessen empfunden wurde. Bei Erzbischof Adalbert und den Bremer Ministerialen ging es ohne Zweifel um die Frage ungerechter oder unangemessener Rechtsprechung. Die wenngleich kurze Notiz Adams⁷¹ über den Bremer Vorfall zeigt somit, daß das Erzstift Bremen-Hamburg mit der Entwicklung seiner Ministerialität noch zu Lebzeiten ihres Begründers „im Trend“ lag, d.h., daß die Bremer Ministerialen wie ihre Genossen der anderen Reichskirchen und des Reiches den Weg zur Anerkennung als eigenständiger Machtfaktor und zur Erweiterung ihrer persönlichen Freiheit betreten hatten.

Ich danke den Herren Professoren Georg Droege und Raymund Kottje, Bonn, sowie Bernd Ulrich Hucker, Vechta, für ihre wertvolle Beratung.

60 *Annales Einsidlenses*, MGH SS III, 146.

61 *Ekkehardi Chronicon Universale*, MGH SS VI, 225; *Annales Augustani*, MGH SS III, 136; Bosl (s. Anm. 49), S. 53; Bosl (s. Anm. 56), S. 96.

62 Bosl (s. Anm. 56), S. 95.

63 Kroeschell, S. 204 ff.

64 G. Meyer von Knonau: *Jahrbücher des Deutschen Reiches unter Heinrich IV. und Heinrich V.*, Bd. 2, 1070 bis 1077, Leipzig 1894, S. 165 f.

65 *Urkundenbuch des Hochstifts Hildesheim und seiner Bischöfe*, hrsg. von Janicke, Teil 1 (bis 1221), Leipzig 1896, S. 126 f., Nr. 132.

66 Ph. Jaffé, Hrsg.: *Codex Udalrici*, in: *Bibliotheca rerum germanicarum V.*, *Monumenta Bambergensia*, Berlin 1869, S. 234 f., Nr. 123.

67 *Vita Chunradi*, MGH SS XI, 65, 66, 69; W. Erben: *Beiträge zur Geschichte der Ministerialität im Erzstift Salzburg*, in: *Mitt. d. Ges. f. Salzburger Landeskde.* 51 (1911), S. 185–208, hier S. 197 f.

68 K. Schulz: *Ministerialität und Bürgertum in Trier*, Bonn 1968 (*Rhein-Archiv* 66), S. 29 ff.

69 Wie Anm. 56.

70 *Annales Palidenses* (Pöhlder Annalen), MGH SS XVI, 82.

71 Wie Anm. 53.

Das Frontispiz der Bremer Chronik von Wilhelm Dilich

Von R o l f G r a m a t z k i

Die von Wilhelm Schaeffer, genannt Dilich, geschriebene und illustrierte Chronik der Stadt Bremen wird in ihrer endgültigen Form von 1603/04¹ durch einen bildhaft gestalteten Titel eingeleitet. Die erste Ausgabe der Chronik von 1602, die vom Rat der Stadt nicht zur Veröffentlichung freigegeben wurde, hatte dagegen nur ein einfaches, mit einem ornamentalen Rahmen versehenes Titelblatt. Während nun die illustrierenden Stiche des Buches zumindest zum Teil sehr bekannt sind, wie z.B. die Ansicht des Marktplatzes², ist das Frontispiz bisher weitgehend unbeachtet geblieben.

Dilich war nicht in erster Linie Chronist, sondern Graphiker und auch Architekt³. Seine Spezialität als Graphiker waren Karten, Landschaften und Stadtansichten sowie die Wiedergabe einzelner Bauten. Er hat aber auch die Bibel illustriert. Seit 1592 stand er als „Geographus und Historicus“ im Dienste des Landgrafen Moritz I. von Hessen-Kassel. Im Zusammenhang mit dieser Aufgabe kam er auch nach Bremen⁴.

Die Gestaltung des Buchtitelblattes hat sich im 16. Jahrhundert entwickelt. Dabei wurde es schließlich zum „Buchportal“ oder zur „Buchfassade“ nicht nur im übertragenen, sondern auch im bildhaften Sinne⁵. In der ornamental-bildhaft gestalteten Portalumrandung oder Wandgliederung wurde es dann möglich, schon im Bildschmuck des Titels auf den Inhalt hinzuweisen⁶. Bei dieser Entwicklung scheint die Reformationsliteratur eine besondere Vorreiterrolle gespielt zu haben⁷. Dabei standen die einzelnen Teile der Titelei in enger Beziehung zueinander und ergänzten sich gegenseitig. „Bestimmend wurde zunächst dasjenige, was aus kaufmännischen oder schriftstellerischen Rücksichten an erster Stelle, auf dem Titelblatte selbst,

- 1 Herbert Schwarzwälder, Blick auf Bremen, Bremen 1985, Bilderläuterungen, S. 3 ff., behandelt ausführlich die Entstehung des Chroniktextes und seiner Illustrationen.
- 2 Die Darstellung von 1596 aus der ersten Fassung der Chronik von 1602 ist in: Peter Hahn, 450 Jahre Haus Schütting. Bremen 1988, S. 20, veröffentlicht. S. auch die Rezension des Buches in diesem Band, S. 301.
- 3 Thieme-Becker, Allg. Lexikon d. bild. Künstler, Bd. 9, Leipzig 1913; F. W. H. Hollstein, German engravings, etchings and woodcuts ca. 1450—1700, Amsterdam 1954 ff., Bd. VI, S. 220 f.; die Stiche zur Chronik Nr. 3; dort auch alle weitere Literatur.
- 4 Schwarzwälder, a.a.O.
- 5 G. A. E. Bogeng, Über die Entstehung und die Fortbildung des Titelblattes, in: Buch und Schrift, III. Jg., 1929, S. 90.
- 6 Erich v. Rath, Zur Entwicklung des Kupferstichtitels, in: ebd., S. 56.
- 7 Bogeng, S. 82.

Platz finden sollte.“⁸ Das erstreckte sich bis hin zur Wahl der Schrifttype und der Größe der einzelnen Titelworte. Damit wurde „das Titelblatt zum Aushängeschild der Buchware. Ausschlaggebend blieb der Buchverbraucher, nach ihm richtete sich die Psychologie des Titelblattes, gleichviel, ob sie bezweckte, für einen geistigen Güterumsatz oder für einen gesteigerten Handelsverkehr zu werben.“⁹ In unserer Zeit hat sich dies vom Titelblatt auf den Buchdeckel bzw. den Buchumschlag verlagert.

Es gab im 16. und 17. Jahrhundert bei Titelblättern, die Architekturformen verwendeten, im wesentlichen drei Grundformen, bei denen der Titel immer in der Mitte zu finden war. Er wurde als Portal gestaltet, trat in Ädikulaform auf oder wurde wie ein an besonderer Stelle an einem Gebäude angebrachtes Wappen behandelt. In jedem Falle sind Architektur und Assistenzformen und -figuren um den Titel angeordnet und weisen auf ihn hin. Zum Ende des 16. Jahrhunderts begannen diese in zunehmendem Maße, die Architektur zu überwuchern, und die Bewegung der Figuren selbst sowie ihr plastisch-räumliches Vor und Zurück vor der Wandfläche verstärkten sich. Dabei bleibt die Konfiguration aber immer auf eine Hervorhebung des Schriftfeldes angelegt¹⁰.

Titelblattkonzepte mit Architektur, zwei stehenden Figuren rechts und links und oft auch noch Darstellungen verschiedener Art darüber oder darunter erscheinen zu der Zeit vor allem bei Werken über Kriegskunst, Geometrie, Architektur und Perspektive und bei Geographica¹¹. Sonst gibt es neben dem reinen Schrifttitelblatt noch den Schrifttitel, der unten ein Bild oder eine Vignette zeigt, sowie den mit einer allseitigen rein ornamentalen oder figürlich-ornamentalen Rahmung. Dilich bleibt also mit dem Titelblatt zur Bremer Chronik im allgemein Üblichen.

Einen ganz ähnlichen Titel, in dem aber die Architektur noch viel mehr vom Figürlichen „überwuchert“ wird, hat Dilich für seine 1598 erschienene Beschreibung der Taufe der Tochter des Landgrafen gestochen¹². Dabei erscheint die Figur mit der Harfe ebenfalls, allerdings seitenverkehrt und ohne Flügel und Krone. Daß sie gegenüber der Minerva links, als der Hüterin aller Künste, nicht etwa die Musik allegorisiert, sondern wie auf dem Bremer Titelblatt die Vita Aeterna, scheint sich dadurch zu bestätigen, daß Dilich das gleiche Titelblatt für eine Lebensbeschreibung der Hl. Elisabeth, Landgräfin von Hessen, verwendet hat, die wohl im Zusammenhang mit der Taufe herausgegeben wurde. In der Mitte über dem Titel stellt Dilich hier die Historia mit den gleichen Attributen wie auf dem Bremer Chroniktitel, allerdings sitzend, dar.

8 Ebd., S. 84.

9 Ebd., S. 87.

10 Annegret Glang-Süberkrüb, P. P. Rubens' Buchtitelentwürfe für die Officina Plantiniana, in: Archiv f. Gesch. d. Buchwesens, Bd. 18, 1977, S. 564.

11 Viele Beispiele dafür bei Martin Bircher, Deutsche Drucke des Barock 1600—1720 in der Herzog August Bibliothek Wolfenbüttel, 11 Bde., Nendeln 1977—1986.

12 Wilhelm Dilich, Historische Beschreibung der Fürstlichen Kindtauff Fräwlein Elisabethen zu Hessen, Kassel 1598, gedruckt bei Wilh. Wessel.



Dilich hat offensichtlich Dietherlins *Architectura* von 1598 für das Bremer Titelblatt mit als Vorlage benutzt. So gleichen die Sockel, auf denen die Hauptfiguren stehen, und der Blumenkorb oben in der Mitte genau den dort verwendeten¹³.

Der eigentliche Titel der Bremer Chronik steht auf einer Art Schild in der Blattmitte. Er ist Teil des Stiches und nicht extra gesetzt. Er ist in Antiquaversalien gestochen. Die Wahl der Schrifttype verweist auf den gelehrten Charakter des Werkes und auf seine lateinische Sprache. Die Zeilen sind unterschiedlich groß. Der gesamte Text des Blattes lautet:

„URBIS BREMAE ET PRAEFECTURARU[M], QUAS HABET,
TYPUS ET CHRONICON AUTORE VUILHELMO DILICHIO
— CASSELLIS — PER WILHEL[MUM] WESSELIUM¹⁴“.

Der kartuschenähnliche Schild verlängert sich nach unten in einen zweiten als Wappen mit dem Bremer Schlüssel. Nach oben setzt sich der Mittelteil in einen durchbrochenen Blumenkorb fort. Rechts und links von diesem, einander zugewandt, erscheinen hinter dem Schild als Halbfiguren ein römisch gekleideter Krieger mit Helm, gezogenem Schwert und Schild, links eine Frau mit Schale und Füllhorn. Der gesamte Mittelteil steht in einer Art Wandnische, die von zwei Pilastern gebildet wird. Die Kapitelle ragen konsolartig weit nach vorne und tragen ein stark vorkragendes Gebälk. Die Wand selber erscheint in kleinen Flächen nur seitlich und oben und beiderseits der stehenden Figuren. Rechts und links am Rand ist sie durch nur zur Hälfte sichtbare Nischen mit Muschelabschluß nach oben, wie er als Nischenabschluß für darin stehende Figuren üblich war, durchbrochen. Vor den Pilastern stehen auf weit vorspringenden Sockeln rechts und links je eine weibliche Figur. Die geflügelte linke, mit einer Krone auf dem Kopf, hält in ihrer Rechten eine Harfe. Sie ist, wie ihr Gegenüber, seitlich gegeben; beide sind dem Titelschild zugewandt. Die rechte Frauenfigur trägt kurzes Haar, hat um den unbedeckten Oberkörper eine Posaune gehängt; in ihrer Linken hält sie eine Fackel, in der anderen Hand ein Stundenglas. Zu ihren Füßen steht ein geflügelter Hund. Den Teil einer Reisigrute hält sie mit der Fackel in der Hand, der andere liegt zu ihren Füßen.

Den Sockel für beide bildet eine Art Beschlagwerk, durch dessen Öffnungen mit Kopf, Beinen und Händen je eine weibliche Figur herausragt. Ihre Augen sind aus Blüten, aus denen eine weitere herauswächst. Die Innenseite der Sockel füllt jeweils ein kniender, nackter, bärtiger Mann — links kaum erkennbar —, in der Mitte durch eine Stange zurückgehalten.

13 Wendel Dietherlin, *Architectura*, Nürnberg 1598, S. 137, 177.

14 Rudolf Schmidt, *Deutsche Buchhändler — deutsche Buchdrucker*, Nachdr. Hildesheim/New York 1979, S. 104 f.; Bruno Claußen, *Die Anfänge der Buchdruckkunst in Bremen (1525—1625)*, in: *Jb. d. Brem. Slg.en*, 1,1, 1908, S. 58 ff., bes. S. 60; Wilhelm Grotefend, *Die ältesten Buchdrucker im ehem. Kurhessen*, in: *Hessenland* 14, 1910, S. 146—150; Gustav Könnecke, *Hessisches Buchdruckerbuch*, Marburg 1894; Carl Scherer/Hans Wilh. Kirchhoff — ein Nachtrag, in: *Zentralbl. f. Bibliothekswesen* 9, 1892, S. 265 f.

Die seitlich gegebenen, stehenden Figuren haben eine mehrfache Funktion. Sie sind einmal wie lebende Personen dargestellt. Zum anderen sind sie so plaziert, daß sie an Vollplastiken vor einer Architektur erinnern. Sie stehen an der Stelle, in der in einer Architektur statt Stützen Karyatiden zu finden sind. Im Manierismus wurden dann die antiken Karyatiden oft durch Allegorien ersetzt¹⁵. Die strenge vitruvianische Verwendung von Tragfiguren als Besiegte, wie sie im Sockel der beiden Allegorien vorkommen, sind der „freien manieristischen Deutung“ in ihrem Gebrauch auf diesem Blatt einander gegenübergestellt und verschmolzen¹⁶. Des weiteren haben die Ganzfiguren die Funktion von Wappenhaltern für den auf einer Kartusche erscheinenden Titel, der in Gesamtform und Stellung durchaus Wappenform hat. Ein haltender und gleichzeitig trennender Balken verbindet die Kartusche mit dem darunter erscheinenden Bremer Wappen mit Blumengehängen. Dies ist wiederum flankiert von den Sockeln mit ihren knienden Figuren, die hierfür als Wappenhalter fungieren¹⁷.

Den Abschluß des „Titelwappens“ bilden nach oben der offene Blumenkorb und die seitlich herauswachsenden Halbfiguren. Diese Anordnung entspricht der Wappenkrönung, dem Wappenhelm und der Helmzier. Darüber hinaus ist das Blatt dadurch „aktiviert“, daß es rechts und links die halben Nischen zeigt, wie sie für Plastiken am Bau üblich waren. Der Muschelabschluß trat in der Renaissance an die Stelle des mittelalterlichen Heiligenscheins bzw. des Figurenbaldachins über Bauplastiken mit einer ähnlichen Bedeutung, da die Muschel Symbol der Auferstehung bzw. der göttlichen Gnade ist¹⁸. Die Figuren erscheinen wie aus ihren Nischen herausgetreten und wenden sich nun der URBS BREMA, der Stadt Bremen, zu.

Warncke hat nachgewiesen, daß „jeder Bestandteil des Bildes, jedes Motiv als Sinnträger . . . eingesetzt ist“. Jedes Teil des ornamentalen Bildes ist Teil einer Bildsprache — im Frontispiz kommt noch der Tilteltext dazu —, „die Bilder haben Sprachcharakter“¹⁹. Der jeweilige Bildsinn erschließt sich erst über die Beziehung der Einzelteile zum Gesamten. Die ornamentalen Vorlagen gaben dem Künstler oder Kunsthandwerker die Einzelformen an die Hand, die er in immer neue inhaltliche Zusammenhänge bringen konnte. Die Emblembücher brachten die inhaltlichen Ausgangspunkte, Stichfolgen und Vorlagenbücher das bildnerische Vokabular. Vor allem die Kenntnis der Emblematik machte für den zeitgenössischen Leser solch eines Blattes seine Entzifferung so leicht, daß sich häufig eine „Bezeichnung“ der einzelnen Hauptfiguren erübrigte. Erst die Aufarbeitung des emblematischen Materials er-

15 Eric Forssman, Säule und Ornament, Uppsala 1956, S. 137.

16 Ebd., S. 139 f.

17 Vgl. auch Ilse O'Dell-Franke, Kupferstiche und Radierungen aus der Werkstatt des Virgil Solis, Wiesbaden 1977, n 24.

18 Klementine Lippfert, Symbolfibel, Kassel 1975⁵; Manfred Lurker, Wörterbuch der Symbolik, Stuttgart 1983².

19 Carsten-Peter Warncke, Die Ornamentgroteske in Deutschland 1500—1650, Bd. 1, Berlin 1979, S. 87.

möglicht uns heute, in die Bildsprache des 16. und 17. Jahrhunderts einzudringen.²⁰

Die Attribute der linken Figur sind Harfe, Flügel, Krone, langes, evtl. weißes Gewand. Eine vergleichbare Gestalt, allerdings ohne Flügel und Krone und die Harfe spielend, kommt in einer Tugend- und Lasterfolge von Heinrich Aldegrever vor²¹. Sie ist mit „Gaudium“ gekennzeichnet. Eine dazugefügte Taube im Strahlenkranz macht deutlich, daß wir es hier mit der Freude, die der Hl. Geist verschafft, zu tun haben.²² Genauer erklärt wird die Allegorie durch das Blatt von Jost Amman nach Wenzel Jamnitzer „Der Triumph der Kirche“ von 1571²³, auf dem die Vita Aeterna als höchste einer Reihe von zwölf Tugenden zu Füßen von Christus als dem Weltenrichter in den Wolken thronet. Die Flügel sind hier durch die Darstellung in den Wolken überflüssig geworden. An verschiedenen Stellen in der Offenbarung des Johannes werden diejenigen, die das ewige Leben haben, beschrieben: Sie tragen lange weiße Gewänder, Kronen auf dem Haupt und halten Harfen in den Händen²⁴.

Ihr gegenüber steht die „Historia“. Bei Sambucus²⁵ wird die Allegorie der Geschichte im Gegensatz zu Grammatica, Dialectica und Rhetorica dargestellt, denen sie sich überlegen zeigt. Ihre Attribute sind Nacktheit, Fackel, Stundenglas und geflügelter Hund. Der Text dazu lautet: „... Historia ist schlicht, Licht und Wärterin der Zeit, Mutter der Wahrheit; sie teilt den Guten den Ruhm zu. Sie kennt keine Gunst und widersteht ihren eigenen Neigungen. Sie urteilt nicht, sondern überläßt dies anderen Richtern. Sie erzählt einfach der Reihe nach von Anfang an, was geschieht...“²⁶ Dabei steht die Nacktheit für Wahrheit, die nichts zu verbergen hat. In Dilichs Blatt ist nur der Oberkörper unbekleidet. Die Fackel erhellt das Dunkel der Geschichte und bringt die Wahrheit ans Licht. Die Zeit manifestiert sich im Stundenglas. Der Hund ist das Symbol für das gute Gedächtnis, das niemals erlahmt (Flügel). Das ergänzende Attribut auf dem Titelblatt ist die Trompete, die eigentlich ein Attribut der Fama ist, die den Ruf der guten Tat verkündet; diese Allegorie geht hier ebenfalls in der Historia auf. Der Teil einer Rute, den sie in der linken Hand neben der Fackel hält, weist wohl auf die Selbstzucht hin²⁷.

20 Z. B. *Emblemata*. Handbuch zur Sinnbildkunst des XVI. u. XVII. Jh., hrsg. v. Arthur Henkel/Albrecht Schöne, Stuttgart 1967.

21 Hollstein, Bd. I, S. 57, B 115 von 1549/50.

22 Allerdings stattet Caesare Ripa, *Iconologia*, 1603, S. 399, seine „Pacere“ mit Lorbeerkrantz, Harfe und Flügel aus. Daß allerdings Dilich die *Iconologia* schon gekannt hat, ist kaum wahrscheinlich, da er 1603 das Titelblatt wohl schon vollendet hatte.

23 Hollstein, Bd. II, S. 14, abgebildet in Wenzel Jamnitzer, *Kat.*, Nürnberg 1985, Nr. 310, S. 349.

24 Off. 4,4; 5,8; 14,2; 15,2.

25 *Emblemata*, S. 132 f.

26 Übersetzung nach *Emblemata*, Sp. 1538.

27 Sachs/Badstübner/Neumann, *Christliche Ikonographie in Stichworten*, München 1975², Stichwort Benedikt.

Die rechte der beiden Halbfiguren oberhalb der Kartusche stellt den „Krieg“ dar, angetan mit Rüstung, Schild und gezogenem Schwert. Sein Gegenüber ist dann wohl „Pax“, der Friede, mit dem Füllhorn mit Früchten in der Rechten und der Weinschale in der Linken, die das Füllhorn z.T. verdeckt. Die Gegenüberstellung von „Pax“ und Mars oder „Bellum“ ist in der Kunst der Zeit eine beliebte Themenkombination. Dabei stehen die Weinschale (als Attribut des Bacchus) als Symbol für Weisheit, das Füllhorn für Überfluß. Allerdings sind beide auch Attribute der „Abundantia“, wie z.B. auf der sog. Mars-Schüssel des François Briot um 1600, die dieser nach Stichen von Etienne Delaune gearbeitet hat²⁸. Dort stehen sich diese beiden Allegorien direkt gegenüber, etwa in der gleichen Haltung, allerdings nicht als Halbfiguren, sondern als sitzende Ganzfiguren. Den sehr engen Zusammenhang zwischen beiden Figuren zeigt auch ein Blatt einer Stichfolge von Cornelius Cort nach Marten van Heemskerck „Friede bringt Reichtum hervor“ von 1564. Demgegenüber steht der Krieg, der Armut nach sich zieht²⁹. Durch die Attribute wird deutlich, daß der „Krieg“ „Frieden“ und „Überfluß“ als Gegenüber hat. Krieg und Frieden flankieren z.B. auch das Titelblatt zu Haraeus „Annales Ducum . . . Brabantiae . . .“, das Rubens entworfen hat. Das Buch erschien 1623 in der Plantinschen Druckerei in Antwerpen. In der Mitte oben ließ Rubens ebenfalls die Historia, u.a. mit den Attributen Fackel und Trompete, auftreten.³⁰ Auf dem Dilichschen Titelblatt haben wir es also mit Krieg und Frieden, vielleicht auch mit dem Überfluß zu tun.

Der durchbrochene Blumenkorb zwischen ihnen scheint auf den ersten Blick ein „reines“ Ornament, ein formales „Füllsel“ zu sein. Doch müssen wir uns klarmachen, daß es bis ins 19. Jahrhundert kein Ornament ohne Bedeutung gibt. So kann zu Beginn des 17. Jahrhunderts ein Blumenstrauß oder Blumenkorb für ein „Memento mori“ stehen³¹, Teil eines Vanitasstillebens sein³². Doch nach Vasari kann eine Blumenvase auch als Symbol der Tugend verstanden werden, da sie den Wohlgeruch bezeichnet, den tugendhafte Handlungen verbreiten³³. Erst der Zusammenhang kann klären, welche Deutung hier in Frage kommt. Ähnliches gilt für die Blumengehänge am Stadtwappen.

Die Durchdringung von Mensch und Architekturformen ist seit der Mitte des 16. Jahrhunderts in den Grotteskenerfindungen z.B. des Niederländers Cornelis Bos zu finden. Auch das Wissen, daß Dilich hier wahrscheinlich Dietherlin als Vorbild benutzt hat, sagt noch nichts über die Bedeutung aus. Auf ähnlichen Blättern sind an vergleichbarer Stelle hockende, sitzende oder

28 Hanns-Ulrich Haedeke, Zinn, Köln 1968, Nr. 206, Abb. 4,5.

29 Ilja M. Veldman, Leerrijke reeksen van Maarten van Heemskerck, Kat., 's-Gravenhage/Haarlem 1986, S. 55, 52 f.

30 Corpus Rubenianum, hrsg. v. Ludwig Burchard, Bd. 21,2, Antwerpen 1977, Nr. 51.

31 Christian Klemm, Weltdeutung — Allegorien und Symbole im Stilleben, in: Stilleben in Europa, Kat. Münster 1979/80, S. 191 ff.

32 Vgl. auch Ps. 113,5 f.; Jak. 1,10.

33 Erwin Panofsky, Hercules am Scheideweg und andere antike Bildstoffe in der neueren Kunst, Berlin 1930, S. 106; siehe auch z. B. Eph. 5,2 o. Phil. 4,18.

kniende Figuren dargestellt, wie z. B. in dem berühmten Bildnis Rudolfs II., gestochen von Aegidius Saeler 1603, oder in vergleichbaren Titelblättern der Zeit, doch findet man kaum diese Art der Darstellung. Da hier wohl Sklaven, Unterworfenen o.ä. ausfallen, muß nach einer anderen Bedeutung gesucht werden. Dabei fallen die Attribute der Frontfiguren auf: aus den Augen wachsende Blumen und über der Stirn eine Art Krone in Form einer Muschel. Die Muschel ist ein Auferstehungssymbol³⁴, Symbol der Pilger und ihr Abzeichen auf der Suche nach dem Heiligen Grabe. Blüten sind ebenfalls ein Auferstehungssymbol³⁵. Sie verweisen auf Heiliges oder Heilige.³⁶ Johannes berichtet in seiner Offenbarung³⁷ von der Öffnung des 5. Siegels und sah „unter dem Altar die Seelen derer, die erwürgt waren um des Wortes Gottes willen . . . Und sie schrien mit großer Stimme . . . : Herr, . . . wie lange richtest du nicht und rächst unser Blut an denen, die auf Erden wohnen? Und ihnen wurde gegeben einem jeglichen ein weißes Kleid und ward zu ihnen gesagt, daß sie ruhten noch eine kleine Zeit . . .“ Die Blumen erscheinen auf dem Kämpfer der Kapitelle noch einmal. Die Blüten sind überall gleich; es könnten Anemonen sein. Diese symbolisieren das vergossene Blut von Heiligen³⁸.

Architekturformen als bildnerisches Rahmenwerk waren nie nur Dekoration in heutigem Sinne. Um 1600 bedeutete die Verwendung bestimmter Architekturordnungen die Bestimmung des geschmückten Gegenstandes zu einem besonderen Modus³⁹. Dabei ist im Anschluß an Vitruv in der Renaissance versucht worden, die drei rhetorischen Modi mit denen der Baukunst zu verbinden. So werden die „denkwürdigen Taten großer Menschen“ mit der korinthischen Ordnung verknüpft, „die Darstellung der Gebräuche von Privatpersonen“ mit der ionischen und das Bauernleben mit der dorischen Ordnung⁴⁰. Das vorliegende Titelblatt ist von Dilich in der korinthischen Ordnung, soweit es seine Architekturteile betrifft, angelegt worden. Er übernimmt Teile davon aus dem 4. Buch Dietterlins, *Corinthica*. Damit legt Dilich allein schon durch die Wahl des Modus die Bildaussage fest: Es geht in diesem Buch um denkwürdige Taten großer Männer, um das Allgemeinwohl und um den Glauben.

Nimmt man alles zusammen, so vermittelt Dilich in seinem Titelblatt zur Chronik nicht nur einen Hinweis auf den Inhalt des Buches, z.B. in der Art „Die Stadt Bremen und ihre Geschichte in Krieg und Frieden“, sondern er stellt auch in Kurzform – sicher nicht von sich aus – ihr Selbstverständnis und ihre politische Position dar. Genau in der Blattmitte steht das Wort

34 S. Anm. 18.

35 Sachs/Badstübner/Neumann, a.a.O.; Donat de Chapeaurouge, Einführung in die Geschichte der christlichen Symbole, Darmstadt 1984, S. 142 f.

36 Lippfert, a.a.O.; Lurker, a.a.O.

37 Off. 6,9–11.

38 Lippfert, a.a.O.; Sachs/Badstübner/Neumann, a.a.O.

39 Jan Bialostocki, Das Modusproblem in den bildenden Künsten, in: Stil und Ikonographie, Köln 1981².

40 Ebd., S. 19.

„CHRONICON“. Da es aber relativ klein geschrieben ist, fällt das große „BREMAE“ zuerst auf. Als zweites geht der Blick zu Dilichs Namen, allerdings zu seinem Vornamen. Erst dann wird eine optische Verbindung des Schlüssels auf dem flachen weißen Wappenschild mit dem Stadtnamen hergestellt. Ihm wenden sich, aus ihren Nischen tretend, links – von der „Stadt“ aus gesehen auf der „richtigen“, der rechten Seite – die „Vita Aeterna“, das ewige Leben im Himmel vor dem Angesicht Gottes, und rechts, d. h. vom Blatt aus gesehen von links, die „Historia“ zu. Ihnen sind „Friede“ mit „Abundantia“ und „Krieg“ zugeordnet. Dabei nimmt „Pax“ nicht nur die wichtigere Seite ein, sondern sie ist auch dem Ewigen Leben zugeordnet. So bekommt sie neben der politischen auch eine Glaubensbedeutung. Daß sie die wichtigere Figur ist – sie zeigt z.B. ihr Gesicht, der „Krieg“ nicht –, macht natürlich auch deutlich, daß für Bremen der Friede von existentieller Bedeutung war. Ohne ihn konnten Handel und Seefahrt kaum florieren.

„Über“ der Stadt und „zu ihren Seiten“ (am Wappen) wird „der Wohlgeruch ihrer tugendhaften Handlungen und ihres Verhaltens“ in Gestalt der Blumen optisch sichtbar gemacht. Das wird um so verständlicher, wenn man bedenkt, daß Bremen im Schmalkaldischen Krieg nach eigener Sicht die einzige Stadt war, die sich dem katholischen Kaiser Karl V. nicht ergeben und daher auch ihren Glauben nicht verraten hatten. Dem wird im Buch insofern auch Rechnung getragen, als die Schlacht bei Drakenburg 1547 als einziges historisches Ereignis in einem Stich wiedergegeben wird. Der Sieg der Protestanten spielte zwar für den Ausgang des Krieges keine Rolle mehr, bewahrte aber Bremen vor einer weiteren Belagerung, einer endgültigen Besiegung durch den Kaiser und damit wahrscheinlich auch vor einer Aufgabe seines protestantischen Glaubens. Damit bekam auch ihr Ehrenname „Hospitium Ecclesiae“ eine gewisse politisch-religiöse Grundlage. Im Sockel der Allegorien werden die klagenden Seelen derer, die um ihres Glaubens willen den Tod gefunden haben, sichtbar. Sie gehören zum Fundament von „Historia“ und „Vita Aeterna“, die sich der Stadt zuwenden und damit sich ihr als zugehörig ausweisen.

So machte Dilich, sicher auf bremische Anregung hin, bei der der spätere Bürgermeister Krefting seine Vorstellung von der Stadt und ihrer Politik und der dafür notwendigen Werbung mit einbrachte, dem Leser der Chronik deutlich, daß die offizielle Geschichtsschreibung der Stadt – und damit natürlich auch ihre damalige Politik – bei aller angestrebten historischen Treue im Detail⁴¹ die Fragen des Glaubens und die Gewißheit, daß dieser zum Ewigen Leben führen würde, an erste Stelle setzte. Das erscheint aus heutiger Sicht eigenartig. Die eigentümliche Rechtsstellung der Stadt, die ja noch keine freie Reichsstadt war und deshalb ihre Religionszugehörigkeit eigentlich nicht selbst bestimmen konnte, dies seit 80 Jahren aber schon praktizierte, ihre Sonderstellung als reformierte Insel innerhalb einer weitgehend lutherischen Umgebung, das notwendige enge Heranrücken an den katholischen Kaiser, die Schwierigkeit eines Handels mit katholischen Ländern wie

41 S. die Praefatio der Chronik von Herman Meier.

mit dem zwar reformierten, aber gegen den Kaiser stehenden Holland, all das macht deutlich, daß im täglichen Leben, in Handel, Wirtschaft und Politik die Frage der Glaubenszugehörigkeit und -treue eine Rolle spielte, die wir heute kaum mehr nachempfinden können. In diesem Titelblatt wird uns das, wenn auch in für uns verschlüsselter, symbolhafter Form und bildnerischer Gestaltung, vor Augen geführt.

Die Wirtschafts- und Finanzkrise in Bremen 1931 im Licht einer neuen Untersuchung

Von Karl Marten Barfuß

Im Sommer 1931 kam Bremen in die Schlagzeilen der Weltpresse: Der in der Hansestadt ansässige, weit über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannte Textilkonzern, die Nordwolle, war ebenso wie die eng mit ihm verbundene Danatbank in Turbulenzen geraten; beide Unternehmen standen vor dem Ruin. Die Krise griff auch auf andere bremische Unternehmen, darunter die Schröderbank, über. Schließlich mußte der bremische Staat selbst eine fragwürdige Haushaltsführung offenbaren und geriet dadurch in Mißkredit. Die Ereignisse fordern — angesichts der anhaltenden Strukturprobleme und der aktuellen hohen Verschuldung des Landes Bremen — zu Vergleichen mit der Gegenwart heraus. Vor voreiligen Schlußfolgerungen ist indes zu warnen, weil das historische Geschehen unlösbar mit den handelnden Personen, der damaligen weltwirtschaftlichen Situation und den politischen Konstellationen verbunden ist. So gesehen, erlaubt der geschichtliche Vergleich keine Dramatisierung der Gegenwart; er gibt jedoch zu denken.

Mit Entwicklung und Ursachen der Wirtschafts- und Finanzkrise in Bremen setzt sich die von Otmar Escher verfaßte und von Karl Erich Born begleitete Dissertation mit dem Titel *Die Wirtschafts- und Finanzkrise in Bremen 1931 und der Fall Schröderbank*, erschienen als Band 11 der renommierten Schriftenreihe des Instituts für bankhistorische Forschung e. V., Frankfurt 1988, auseinander. Es handelt sich um die erste, eigentlich längst überfällige Monographie in Buchform zu einer Thematik, deren Bedeutung weit über Bremen hinausweist.

Im Unterschied zu bremischen Beiträgen, die die Auseinandersetzung mit den anstehenden Vorgängen auf Grund der größeren Nähe zu Akteuren und Schauplätzen leicht mit Werturteilen und Schuldzuweisungen befrachten, enthält sich Escher als externer Beobachter jeglicher Bewertung. Allerdings ist schwer verständlich — auch wenn der Verfasser in seiner Danksagung konstatiert, die Erstellung der Arbeit habe „viel Zeit gekostet und Mühe bereitet“ —, weshalb wesentliche Materialien des Staatsarchivs Bremen, vor allem die umfangreichen Bestände der Senatsregistratur zur Wirtschafts- und Finanzkrise und über die Prüfung der Verhältnisse bei der Staatshauptkasse, nicht herangezogen wurden. Auch ein Blick in die zeitgenössische bremische Presse sowie in die Erinnerungen von Wilhelm Kaisen, der damals dem Senat angehörte, hätten zu weiterer Klärung beitragen können. Andererseits fußt der Verfasser auf ergiebigen Quellen des Bundesarchivs, die die Involvierung von Reichsregierung und Reichsbank in das bremische Geschehen erhellen und bisher weitgehend unbeachtet geblieben sind.

Weil die Krise in Bremen als Teil und gleichzeitiger Höhepunkt der Wirtschafts- und Finanzkrise im Deutschen Reich gesehen wird, ist die Arbeit nicht allein regionalgeschichtlich angelegt; sie läßt freilich, ungeachtet der Lücken im Quellenstudium, viel intime Kenntnis der bremischen Besonderheiten erkennen. Escher geht dem Verlauf und den Ursachen der Krise in Bremen in drei Hauptabschnitten nach: Der erste Teil befaßt sich mit den Spezifika der Wirtschafts- und Finanzpolitik der Hansestadt; ein zweiter Teil stellt das Geschehen um Danatbank und Nordwolle in den Vordergrund; und der dritte Hauptteil schließlich problematisiert Zusammenbruch und Rekonstruktion der Schröderbank als der maßgeblichen „Hausbank“ des Bremer Senats und in dieser Funktion Kaleidoskop des bremischen Geschehens schlechthin. Dabei überzeugt der Anspruch Eschers, die vorstehenden drei Aspekte der Wirtschafts- und Finanzkrise in Bremen als Einheit zu betrachten — angelegt in der besonderen wirtschaftlichen und politischen Verfassung der Hansestadt und ihrer mentalen Verankerung. Im folgenden sollen die Hauptthesen der Untersuchung von Escher mit einigen ergänzenden Fakten und Überlegungen vorgestellt werden.

a) *Allgemeine Bedingungen der Wirtschafts- und Finanzkrise in Bremen*

Die Wirtschafts- und Finanzpolitik Bremens stand in der Weimarer Zeit noch ersichtlich in der Tradition des Kaiserreichs, auch nach der Aufnahme von Sozialdemokraten in den Senat (1928). Senatoren aus patrizischen Familien gaben den Ton an und waren überzeugt davon, „daß der Staat ihnen allein gehört“ (Wilhelm Kaisen: *Meine Arbeit, mein Leben*, München 1967, S. 124). Das Interesse staatlicher Politik war in der Stadtrepublik Bremen weitgehend mit dem der Kaufmannschaft identisch. Der Staat hatte der Wirtschaft die benötigte Infrastruktur, mit dem Hafen als Schwerpunkt, zur Verfügung zu stellen und die Interessen der Kaufmannschaft gegenüber dem Reich und anderen Stellen zu wahren; Sozialpolitik ließ sich nur mühsam gegen den Primat der Wirtschaft durchsetzen.

Hatte Bremen schon vor dem Ersten Weltkrieg enorme Summen für Weserkorrektur und Hafenbau aufgewendet, so setzten sich die entsprechenden Bemühungen in der Zwischenkriegszeit unvermindert fort. Leistungsfähige Häfen waren Voraussetzung für die Bindung wichtiger Reedereien und Schifffahrtslinien, vor allem des Norddeutschen Lloyd (NDL), an Bremen. Die Hansestadt wollte im Hafenwettbewerb nicht gegenüber der Konkurrentin Hamburg zurückfallen, mußte dafür aber auf Grund ihrer Standortnachteile relativ mehr Mittel aufwenden als Hamburg.

Während vor dem Ersten Weltkrieg hohe Gewinne des bremischen Eigenhandels und der Reedereien sowie ein entsprechendes Steueraufkommen zusammen mit den Hafengebühren Ausbau und Unterhalt der Häfen gleichwohl rentierlich gestalteten, änderten sich in der Nachkriegszeit die Bedingungen grundlegend; Bremen hatte infolge des Krieges große Teile seiner Handelsflotte verloren, Vorsprungwissen und internationale Verbindungen

der Kaufmannschaft in den Hansestädten waren geschrumpft; der Welthandel kam nur mühsam wieder in Gang; Rationalisierung und wachsende Unternehmenskonzentration förderten den Trend zum Direktexport und zur Ausschaltung des hanseatischen Zwischenhandels. Weit mehr noch als der Hamburger Hafen entwickelten sich die bremischen Häfen zu Speditionshäfen für das Binnenland; ihr Nutzungsgrad durch die eigene Wirtschaft fiel zurück. Diese Entwicklung gab in Bremen zwar neuen Aufgaben und Branchen Auftrieb; es besteht jedoch Grund zu der Annahme, daß sich — im Vergleich zur Vorkriegszeit — der gesamtwirtschaftliche Nutzen der Hafeninvestitionen wesentlich verringerte. Zudem war den Ende des 19. Jahrhunderts einsetzenden Bemühungen bremischer Kaufleute, durch Industrieansiedlungen im Unterwesergebiet Flotte und Hafen besser auszulasten, weniger Erfolg beschieden als der hamburgischen Industriepolitik. Mit der Konzentration auf die Textilindustrie (vor allem Wolle- und Juteverarbeitung, darunter die Gründung der Nordwolle 1884) hatte man auf einen Wirtschaftszweig gesetzt, der von vornherein starker internationaler Konkurrenz sowie heftigen Preisschwankungen, und damit entsprechend hohen Risiken, ausgesetzt war.

Angesichts des sich nach dem Ersten Weltkrieg nur langsam erholenden Außenhandels (erst 1925 erreichte der reale deutsche Import wieder den Umfang von 1913, der Export gar erst 1926) und seiner strukturellen Probleme fiel es Bremen zwischen den Weltkriegen immer schwerer, Ausbau und Modernisierung seiner Häfen zu finanzieren, ohne andere wichtige öffentliche Belange wie den Wohnungsbau zu vernachlässigen. In Ermangelung ausreichender Steuereinnahmen begann der Weg in eskalierende Verschuldung; die bremische Schuldenlast wuchs vom 1. April 1924 (26 Mio Mark) bis zum 1. August 1931 (288 Mio Mark) um mehr als das Zehnfache.

Bei der Kreditaufnahme ging Bremen ungewohnte Wege. Da Kapital in Deutschland knapp und teuer war, nahm man wesentlich billigere Kredite im Ausland auf. Die Möglichkeit dazu bot sich seit der Währungsumstellung von 1923 und dem Inkrafttreten des Dawes-Plans von 1924: Das neu gewonnene Vertrauen in die Wirtschaft Deutschlands und die relativ hohen deutschen Zinsen führten zu reichlichen Kapitalimporten, vor allem aus den USA und England. Der Strom von Auslandskapital war mit 20,5 Mrd Mark (von 1924 bis zum Hoover-Moratorium von 1931) sogar breiter als die in das Ausland abfließenden Reparationszahlungen Deutschlands (10,8 Mrd Mark). Allerdings blieb die Hälfte der Auslandskredite (rd. 10,3 Mrd Mark) kurzfristig und konnte bei den ersten Anzeichen einer Krise jederzeit zurückgerufen werden. Dessen ungeachtet wurden diese Mittel im Vertrauen auf eine anhaltende Hochkonjunktur in großem Umfang von Banken und Unternehmen langfristig angelegt — mit fatalen Folgen, wie sich später zeigen sollte.

Mit der Guaranty-Trust-Anleihe gelang es Bremen 1925, an 15 Mio US-Dollar günstig verzinsten Auslandskredit mit einer Laufzeit von zehn Jahren heranzukommen; der Gegenwert betrug 57 Mio Mark. Die Anleihe war in erster Linie zur Finanzierung von Investitionen im Hafen vorgesehen. Weitere längerfristige Anleihen Bremens fanden nicht die erforderliche Genehmigung durch das Reich. Auch Versuche, über Umwege und Tarnmanöver an weitere Kredite heranzukommen (hierzu gehörte die Gründung der Hansa-

Bank und der Bremer Baukasse AG auf Betreiben des Bremer Senats), scheiterten.

Da sich die Gesamtinvestitionen allein für Strom- und Hafenbauten von 1924 bis 1931 zwischen 100 und 120 Mio Mark bewegten, ergab sich hier nach Abzug der Guaranty-Trust-Anleihe eine Finanzierungslücke, deren Schätzungen zwischen 50 und 70 Mio Mark schwanken. Die Deckung erfolgte einmal durch kurzfristige Auslandskredite und zum anderen durch sog. Stundungs-Lieferverträge, d. h. durch die Gewährung langfristiger Zahlungsziele seitens der am Hafenbau beteiligten Firmen. Die Einwilligung in diese Finanzierungspraxis war Bedingung für die Auftragsvergabe; die Unternehmen mußten sich, mit einer Deckungszusage Bremens, bis zu fünf Jahren bei Banken refinanzieren. Die gewagten Finanzierungspraktiken setzten darauf, den Schuldendienst aus den Erträgen und Deviseneinkünften einer prosperierenden Hafenwirtschaft abdecken zu können — eine angesichts des ab 1929 rückläufigen Außenhandels und Hafenumschlags verhängnisvolle Fehleinschätzung.

Die Auslandskredite wurden von der Schröderbank, der Danatbank und der Sparkasse in Bremen vermittelt; der Auftrag zur Kreditbeschaffung kam von der Staatshauptkasse, als deren Inspektor Senator Heinrich Bömers fungierte. Die Danatbank hatte sich 1920 aus der Fusion der Deutschen Nationalbank in Bremen, der Nationalbank für Deutschland in Berlin und der Darmstädter Bank gebildet. Die Bremer Niederlassung stand unter der Leitung von Dr. August Strube und verfügte über weitgehende Selbständigkeit. Vizepräsident des Aufsichtsrats der Danatbank war Senator Heinrich Bömers. Die Schröderbank war eine bremische Bankgründung, entstanden 1919/20 aus der Verschmelzung des Effekten-Kommissionsgeschäfts Schröder & Weyhausen mit dem Bankgeschäft E. C. Weyhausen. Der Gründer und maßgebliche Geschäftsführer der Bank, Johann Friedrich Schröder, betätigte sich nach Kräften in der bremischen Wirtschaft, vor allem bei den Bemühungen um die Erhaltung des bremischen Einflusses auf bedeutende bremische Unternehmen (insbesondere des NDL) und bei der Fusion wichtiger Firmen (hier vor allem der Verschmelzung verschiedener Werften, darunter die AG „Weser“, zur Deutschen Schiff- und Maschinenbau AG, DESCHIMAG). Er „gehörte in den 1920er Jahren zu den anerkannten Wirtschaftsführern Deutschlands“ (Escher, S. 154). Seine Bank war „nicht nur die größte Privatbank des Bremer Wirtschaftsgebiets, sondern auch eine der bedeutendsten und bei weitem aktivsten deutschen Privatbanken“ (Escher, S. 156).

Die bremische Staatshauptkasse versuchte mit allen Mitteln, die angesichts der sprunghaft wachsenden Schuldenlast immer drückender werdenden Zinsen zu verringern. Sie übernahm dabei mehr und mehr auch Bankenfunktionen, gestützt auf eine entsprechende Ermächtigung der Finanzdeputation von 1924. So wurden — unter Nutzung des hohen bremischen Ansehens — im Ausland aufgenommene, niedrig verzinste Kredite zu höheren Zinssätzen an private Unternehmen weitergegeben, um mit den Zinserträgen die staatliche Zinslast zu verringern. Dem Personal der Staatshauptkasse fehlte es bei alledem jedoch an der erforderlichen bankfachlichen und juristischen Schulung, was sich u. a. daran zeigte, daß die Stundungs-Lieferverträge — in Wahr-

heit kurzfristige Schulden Bremens gegenüber privaten Firmen — erst 1931 passiviert, d. h. als Staatsschulden ausgewiesen wurden.

Einen hohen Stellenwert in Selbstbewußtsein und Politik Bremens nahm der NDL ein: Er repräsentierte die bremische Heimatflotte und sicherte das internationale Prestige der Hansestadt; er war zugleich wichtiger Arbeitgeber und Steuerzahler in Bremen und trug darüber hinaus wesentlich zur Auslastung der bremischen Häfen bei. So wird verständlich, daß es Bremen darauf ankam, den Einfluß über den NDL nicht aus der Hand zu geben und ihn nicht in die Verfügungsgewalt auswärtiger Interessen, etwa der mächtigen Berliner Großbanken, geraten zu lassen. Diesem Zweck dienten seit 1923 der Erwerb von Stammaktien des NDL und die Initiative des Senats zur Gründung des „Konsortiums Reedereischutz“ im Oktober 1930; es erwarb unter Beteiligung der Sparkasse in Bremen die Aktienmehrheit der Bremer Reederei-Vereinigung AG, die als Holding-Gesellschaft vor allem die mit doppeltem Stimmrecht ausgestatteten Vorzugsaktien des NDL hielt. Die Bremer Reederei-Vereinigung verfügte zusammen mit dem NDL auch über eine qualifizierte Mehrheit an der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“ (DDG „Hansa“), die als Bremens bestes Frachtschiffunternehmen galt. Nachdem das Land, die Sparkasse und die Bremer Reederei-Vereinigung gemeinsam die Sperrminorität an NDL und DDG „Hansa“ zusammengebracht hatten, galt die Bindung der beiden Reedereien an Bremen als gesichert.

Der gleichzeitige Versuch Bremens, mit Hilfe der Schröderbank maßgeblichen Einfluß auf die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Hamburg-Süd) zu gewinnen, drohte zu einer Provokation Hamburgs zu werden und war nur bedingt erfolgreich: Die Hamburg-Süd kam der bremischen Einflußnahme durch die Schaffung von Vorzugsaktien mit dreifachem Stimmrecht zuvor.

Auf öffentliche Kritik stießen bei den dargestellten Manövern nicht die enge Verbundenheit des Landes Bremen mit der Schifffahrt und das Bemühen um die Bindung von Reedereien und Linien an Bremen, wohl aber die unmittelbare Beteiligung des Staates an privatwirtschaftlichen Geschäften (mit entsprechenden Risiken), die Zumutungen gegenüber dem mächtigeren Hamburg und die unsolide Finanzierung der Hafengebäuden, darüber hinaus auch die Bankentätigkeit der Staatshauptkasse, die Undurchsichtigkeit der finanziellen Transaktionen und schließlich die Eigenmächtigkeit von Finanzsenator Bömers. Die Kritik fand ihren Niederschlag vor allem in dem Bericht des vom Senat eingesetzten „Ausschusses zur Prüfung der Verhältnisse bei der Staatshauptkasse“ sowie in einer etwas später von Dr. Gustav Adolf Salander verfaßten Denkschrift.

b) *Bremer Staat, Nordwolle und Danatbank*

Während die interne Finanzkrise Bremens bisher wissenschaftlich kaum gewürdigt wurde, findet der Zusammenbruch der Nordwolle selbst in der internationalen wirtschaftsgeschichtlichen Literatur relativ breite Beachtung (vgl. z. B. Charles P. Kindleberger: Die Weltwirtschaftskrise 1929—1939,

München 1973; David B. Landes: Der entfesselte Prometheus, München 1983). Aber auch hier dringt Escher, vor allem durch die Einbeziehung von Reichsregierung und Reichsbank, zu neuen Erkenntnissen vor, die eine ausführlichere Darstellung der Gesamtproblematik lohnen.

Die Norddeutsche Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei (Nordwolle), 1884 von dem Bremer Kaufmann Christian Lahusen gegründet, entwickelte sich innerhalb kurzer Zeit durch schnelles internes (Erweiterungsinvestitionen) und externes (Firmenaufkäufe) Wachstum bis Ende der 1920er Jahre zu einem der größten europäischen Textilkonzerne. In dem Jahrzehnt vor dem Zusammenbruch wurde das Unternehmen durch die drei Brüder G. Carl, Heinz und Friedel Lahusen repräsentiert. Besondere Bedeutung im Konzernverbund erlangte die der Nordwolle gehörende holländische Firma Ultra Mare. Ursprünglich ein Produktionsbetrieb, wandelte sich ihre Bedeutung im Laufe der Zeit zur stillen Reserve in der Bilanz der Nordwolle: Die Beteiligung an der Ultra Mare trat in der Nordwolle-Bilanz nicht in Erscheinung, obwohl die Ultra Mare ihrerseits etwa ein Drittel der Nordwolle-Aktien sowie weitere Beteiligungen des Nordwolle-Konzerns hielt. Die spezielle Konstruktion der Ultra Mare erlaubte es der Nordwolle, in guten Zeiten Gewinne auf sie zu übertragen und damit der Besteuerung zu entziehen und in schlechten Zeiten Schulden und Verluste auf sie abzuwälzen, um den eigenen Jahresabschluß zu „schönen“.

Bei der Nordwolle, die nur eine dünne Eigenkapitaldecke hatte, setzte die Eskalation der Schulden 1927/28 ein. Mit Hilfe von Danatbank-Krediten erwarb der Konzern umfangreiche Beteiligungen an Verarbeitungsbetrieben, um sich seine Absatzmärkte zu sichern; zweifellos spielte aber auch die Großmannssucht besonders von G. Carl Lahusen eine Rolle. Weitere Belastungen kamen vom Weltmarkt auf das Unternehmen zu: 1928 begannen die Wollpreise zu stürzen. Die Wolleneinkäufe finanzierte die Nordwolle üblicherweise mit kurzfristigen, teilweise im Ausland aufgenommenen Fremdmitteln, da die wenig später erfolgenden Verkäufe entsprechende Rückflüsse garantierten. Eine vorsichtige Einkaufspolitik hätte in der Situation sinkender Wollpreise den Konzern finanziell entlasten können; tatsächlich aber legte Lahusen, finanziert durch umfangreiche Kreditaufnahmen im In- und Ausland, riesige Wollvorräte an – in der spekulativen Erwartung auf einen Wiederanstieg der Preise. Die Erwartungen trogen; der Preissturz setzte sich auch in den folgenden Jahren fort: 1931 lagen die Wollpreise schließlich 60 % unter denen des Jahres 1928.

Die Nordwolle setzte sich über die Grundsätze einer vorsichtigen, ihre Gläubiger schützenden Bewertung des Geschäftsvermögens hinweg und unterließ die gebotenen Abschreibungen auf ihre Vorräte; statt dessen wurden die Verluste dadurch vertuscht, daß die Nordwolle erhebliche Teile ihrer Rohwolle, zum Schein, an die Ultra Mare veräußerte, und zwar anstelle der mittlerweile gesunkenen Marktpreise zu den historischen Beschaffungspreisen. Auch bei dem ebenfalls vom Preisverfall betroffenen Vorrat an Fertigwaren hielt die Nordwolle die alte Bewertung aufrecht, um ein hohes Vermögen als Kreditsicherheit vorzutäuschen, den Ausweis von Verlusten zu vermeiden und den Kredit nicht zu verspielen. Als es im Sommer 1929 gleichwohl

zu ersten Kreditkündigungen kam, reagierte das Unternehmen, begünstigt durch den Preisverfall der Rohwolle, zunächst mit sinkender Kreditaufnahme bei Banken sowie mit einem verstärkten Rückgriff auf Lieferantenkredite. Bei Danatbank und Dresdner Bank gelang der Nordwolle daraufhin sogar noch eine beachtliche Aufstockung des Kreditrahmens. Überhaupt erfreute sich die Nordwolle bis dahin eines ausgezeichneten Rufs als Schuldner; mancher Kredit wurde ihr, wie Escher schreibt, von den Banken geradezu aufge-drängt. Noch 1929 überboten sich Schröderbank und Danatbank in Kreditangeboten von beachtlicher Größenordnung; mit 50 Mio Mark erhielt schließlich die Danatbank den Zuschlag der Nordwolle. Erst 1930, als sich in der Textilindustrie die Zweifel an der Solidität der Nordwolle mehrten, setzte bei der Danatbank erste Skepsis ein. Eine von ihr veranlaßte Durchleuchtung des Unternehmens führte dann 1931 auf die Spur der Ultra Mare und deren Verschleierungsfunktion. Verluste und Überschuldung der Nordwolle ließen sich jetzt nicht länger verheimlichen und brachten auch die Danatbank in Bedrängnis.

Gleichzeitig setzte der Abzug kurzfristiger Auslandsgelder aus der deutschen Wirtschaft ein und stellte die Banken vor erhebliche Liquiditätsprobleme. Im September 1930 hatte das Anschwellen der nationalsozialistischen Stimmen bei den Reichstagswahlen eine erste Panik unter den ausländischen Gläubigern ausgelöst; der zweite Stoß ging von der österreichischen Bankenkrise aus, die im Mai 1931 mit dem Zusammenbruch der renommierten Österreichischen Creditanstalt ihren Gipfel erreichte. Danach brach der Ansturm auf die deutschen Banken aus. Die Danatbank litt hierunter am meisten, da sie von allen deutschen Großbanken die höchste kurzfristige Verschuldung im Ausland eingegangen war und ihr mit dem Bekanntwerden der Nordwolle-Verluste sämtliche Auslandskredite gekündigt wurden. Da ihre Aktiva (Kredite und Beteiligungen) großenteils langfristig gebunden waren und zudem die der Nordwolle eingeräumten Kredite (zusammen rund 4 % des gesamten Kreditvolumens der Danatbank) uneinbringlich schienen, drohten der Danatbank hohe Verluste (von denen rund 28 % allein aus dem Nordwolle-Engagement resultierten) und schließlich die Zahlungsunfähigkeit. Sie wandte sich hilfesuchend an den Staat Bremen in der Erwartung, daß der Senat der Nordwolle, und damit der Danatbank, beistehen würde. Bremens zuständiger Finanzsenator Heinrich Bömers war nicht nur stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der Danatbank, sondern außerdem der Familie Lahusen verwandtschaftlich verbunden — Grund für entsprechende Hoffnungen der Danatbank ebenso wie Anlaß für den Verdacht der Vetternwirtschaft bei den folgenden Ereignissen.

Mit teilweise abenteuerlichen Transaktionen versuchte Bömers die Nordwolle zu retten, weil er für den Fall des Zusammenbruchs unabsehbare Folgen für Bremen und den bremischen Kredit befürchtete. Dabei wurden die vom Land Bremen eingeworbenen Kredite der Nordwolle nicht direkt gewährt, sondern über die Schröderbank geleitet. Als im Juli 1931 der Gesamtverlust der Nordwolle von 205 Mio Mark ruchbar wurde, drängte die Danatbank zur eigenen Rettung auf einen 30-Mio-Mark-Direktkredit des Landes Bremen an die Nordwolle — als Gegenleistung für ein Stillhalten der deutschen

Banken und die Gewährung neuer Kredite an die Nordwolle im Rahmen eines Sanierungsprogramms. In dieser ausweglos erscheinenden Lage ließ sich Bremen auf das Ansinnen ein und gewährte der Nordwolle über die Hansabank und die Reederei-Vereinigung einen letzten Stützungskredit. Er vermochte allerdings nichts mehr an der Zahlungsunfähigkeit von Nordwolle und Danatbank zu ändern, ebensowenig wie der bereits im Juni 1931 erfolgte Rücktritt der Gebrüder Lahusen von der Geschäftsführung. Das Land verlor bei dieser letzten Stützungsaktion, zugunsten der Banken, annähernd 4 Mio Mark. Die Krise, die durch den Abzug ausländischer Kredite die Liquidität der gesamten Wirtschaft nachhaltig schwächte und durch Devisenabzüge auch die Reichsbank in ihren Bann zog, trieb ihrem Höhepunkt zu.

Die Sanierung der Nordwolle wurde in diesem Zusammenhang zu einer Frage von nationalem und internationalem Rang: Die mittlerweile eingeschaltete Reichsregierung (Reichskanzler Heinrich Brüning) und die Reichsbank (Reichsbankpräsident Hans Luther) sahen sich vor die Alternative gestellt, entweder die Nordwolle oder die Danatbank zu retten. Bei einem Konkurs der Nordwolle waren ein verstärkter Abzug vor allem englischer Kredite aus dem deutschen Bankensystem und damit eine Verschärfung der Bankenkrise zu befürchten, da sich die Nordwolle besonders bei englischen Banken hoch verschuldet hatte. Während diese Überlegung für eine Nordwolle-Sanierung sprach, hätte andererseits eine staatliche Rettungsaktion zugunsten der Nordwolle die vom Reich angestrebte Einstellung der deutschen Reparationszahlungen konterkarieren und außerdem zahllosen anderen Firmen als Präzedenzfall für entsprechende Ansprüche dienen können. Als dann wider Erwarten auch nach dem Hoover-Moratorium von Juli 1931 der Abzug von Krediten und Devisen aus Deutschland weiter anhielt und die Liquidität der deutschen Wirtschaft auf das höchste gefährdete, bekam die Banken-Sanierung Vorrang vor der Nordwolle-Sanierung. „Die Sanierung der Nordwolle, die noch am 4. 7. 1931 [von der Reichsregierung; K. M. B.] zur Verhinderung einer Bankenkrise erwogen worden war, reichte nicht mehr aus, um die mittlerweile akut gewordene Bankenkrise abzuwenden“ (Escher, S. 136).

Am 13. Juli 1931 wurde unter dem Ansturm der Rückforderungen von Auslandskrediten nicht nur die Danatbank, sondern auch die Dresdner Bank, der zweitgrößte Nordwolle-Gläubiger, zahlungsunfähig. Die anderen großen deutschen Bankgläubiger der Nordwolle konnten nur durch die Erklärung des 14. und 15. Juli 1931 zu Bankfeiertagen vor dem Run ihrer Gläubiger und damit vor der völligen Zahlungsunfähigkeit bewahrt werden. Die Reichsregierung setzte die zunächst für die Sanierung der Nordwolle vorgesehenen Mittel nunmehr zur Behebung der allgemeinen Bankenkrise und damit zur Wiederherstellung des deutschen Kredits im Ausland ein. Gleichzeitig sorgte Ende Juli 1931 ein von der Reichsregierung für kurzfristige Auslandsschulden verfügbares Moratorium, das als Stillhalteabkommen zwischen den fremden Gläubigern und den deutschen Schuldnern abgeschlossen und später in regelmäßigen Zeitabständen erneuert wurde, für einen entsprechenden Zahlungsaufschub; nur so vermochte man die Kündigung von weiteren 10 Mrd Mark zu verhindern.

Nachdem es den um ihre Kredite bangenden Banken noch Anfang Juli gelang, die Konkureröffnung bei der Nordwolle hinauszuschieben, beantragte die Nordwolle schließlich selbst die Eröffnung des Konkursverfahrens. Am 21. Juli fand die Eröffnung statt; vier Tage vorher waren die Gebrüder Lahusen wegen des dringenden Tatverdachts der Konkursverbrechen (Fälschung der Nordwolle-Bilanzen durch Buchungen über die Ultra Mare und unterlassene Buchung von Schulden) in Untersuchungshaft genommen worden.

Die Verhaftung der Gebrüder Lahusen erfolgte auf Druck der Reichsregierung, die davon Hilfe für das finanziell gebeutelte Land Bremen und den wirtschaftlich geschwächten NDL abhängig machte. Verhaftung und Einleitung eines Strafverfahrens sollten dem Ausland den deutschen Willen signalisieren, für saubere Verhältnisse zu sorgen, und damit einen Beitrag zur Wiederherstellung der Kreditwürdigkeit des Reiches leisten. Dazu kam die persönliche Verbitterung und Enttäuschung von Reichskanzler Brüning, der die Lahusen als Träger „eines der besten Namen Deutschlands“ (Brüning-Memoiren, S. 302; zit. bei Escher, S. 140) angesehen hatte. Schließlich spielte auch der — im nachhinein allerdings haltlose — Vorwurf an die Lahusen eine Rolle, sie hätten durch Unterstützung der rechtslastigen Frontkämpferorganisation „Stahlhelm“ am beabsichtigten Sturz der Reichsregierung mitgewirkt.

Sozialdemokraten und Kommunisten wiederum versuchten, die Lahusen in die Nähe der Nationalsozialisten zu rücken. In diesem Zusammenhang weist Herbert Schwarzwälder (Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Bd. III, S. 531) darauf hin, daß es zwar Lahusen-Spenden an die NSDAP, wie an andere Parteien auch, gegeben habe, der Vorwurf nationalsozialistischer Gesinnung jedoch im Widerspruch zu der liberal-bürgerlichen Überzeugung der Lahusen stünde; sie hätten dem NS-Gedankengut ferngestanden. Das Mandat der Lahusen an zwei jüdische Rechtsanwälte als Verteidiger dürfte dies ebenso bestätigen wie die nationalsozialistischen Pressekampagnen gegen die Lahusen. Die sozialdemokratische Kritik im Fall Nordwolle indessen wird erklärlich aus der Verquickung von staatlichen und wirtschaftlichen Interessen in Bremen (vgl. Kaisen, S. 117 ff.) und dem anhaltenden Widerstand der Lahusen gegen die sozialen Reformen der Weimarer Zeit.

Daß auch die Nationalsozialisten die Affäre Nordwolle für ihre politische Agitation nutzten, lag auf der Hand. Allerdings blieb ihre Einstellung ambivalent: Reichsjustizminister Dr. Gürtner widersetzte sich den Bemühungen einflußreicher bremischer Kreise, den Prozeß zugunsten der Lahusen zu beeinflussen; sein Kabinettskollege Göring indessen intervenierte aus nicht näher bekannten Gründen zugunsten der Angeklagten, während Hitler selbst sich von Anfang an desinteressiert zeigte — vermutlich um sich nicht mit dem Odium zu belasten, die durch nationalsozialistische Pressekampagnen der Jahre 1931 und 1932 umstrittenen Gebrüder Lahusen zu begünstigen. Die Bremer Nationalsozialisten wiederum traten mit ihrem Bürgermeister Markert für die Fortsetzung des Lahusen-Prozesses ein, in logischer Konsequenz der voraufgegangenen Beschimpfungen des Senats als Korruptions- und Hungersenat.

Die Lahusen wurden am 29. Dezember 1933 verurteilt: G. Carl Lahusen zu fünf Jahren Gefängnis und 50 000 Mark, Heinz Lahusen zu zwei Jahren und

neun Monaten Gefängnis und 20 000 Mark Geldstrafe. Das Reichsgericht verwarf das Revisionsbegehren der Lahusen-Verteidiger. Schon am 31. Dezember 1932 war ein neues Unternehmen, die „Norddeutsche Woll- und Kammgarnindustrie AG“ in Bremen, als Auffanggesellschaft gegründet worden, das u. a. das Delmenhorster Werk in verkleinerter Form übernahm. Das erst kurz vor dem Zusammenbruch bezogene Verwaltungsgebäude der Nordwolle an der Contrescarpe ging 1933 für 4 Mio Mark an die Reichsfinanzverwaltung und hat sich seither als „Haus des Reichs“ erhalten.

Der als Inspekteur der Staatshauptkasse, Danatbank-Aufsichtsrat und Lahusen-Verwandter in das Geschehen verstrickte Senator Heinrich Bömers schied, belastet mit dem Vorwurf der Vermischung privater und öffentlicher Interessen, im August 1931 aus dem Amt und starb, wohl auch zermürbt durch die zurückliegenden Belastungen, wenig später im April 1932. Bömers repräsentierte die in der wirtschaftlichen und politischen Verfassung angelegte enge Verbindung kaufmännischer und staatlicher Angelegenheiten in Bremen. Sein patrizisches Selbstverständnis mußte im Zeichen der demokratischen und sozialen Erneuerung in der Republik von Weimar nicht nur zu Konflikten mit den Sozialdemokraten führen, sondern überdies allgemein den Verdacht der Inanspruchnahme des Staates für private Zwecke und der Verfälschung nähren — gefördert durch die vielfältigen verwandtschaftlichen Beziehungen innerhalb der großbürgerlichen Oligarchie der Hansestadt. Gleichwohl kamen an der persönlichen Integrität von Bömers nur selten Zweifel auf; die Identität von Staat und Wirtschaft existierte im Stadtstaat gewissermaßen *sui generis*; persönliche Bereicherung wäre als gravierender Verstoß gegen den Ehrenkodex der Kaufmannschaft verstanden worden und hätte wohl kaum die Duldung anderer Kaufleute gefunden. Bömers ging es bei den zahlreichen, teilweise undurchsichtigen und auf fragwürdiger Legitimation gegründeten Entscheidungen in erster Linie darum, die bremische Wirtschaft, ihre Funktionsfähigkeit ebenso wie ihr internationales Ansehen, zu retten und damit — gewiß auch im Interesse der patrizischen Führungselite — die Eigenstaatlichkeit Bremens zu sichern. Er scheiterte nicht zuletzt an den Bedingungen einer offenen demokratischen Gesellschaft; ebenso wäre er indes auch gescheitert an der folgenden nationalsozialistischen Diktatur, der Liberalität, Identität und Internationalität der hanseatischen Kaufleute fremd waren und die, wie sich bald zeigen sollte, auf die Selbständigkeit der Stadtrepublik keinen Wert legte.

Am Schluß seiner Analyse des Nordwolle-Falls stellt Escher die — eher rhetorische — Frage, ob die Nordwolle an der Danatbank oder die Danatbank an der Nordwolle zugrunde ging. Sein einleuchtendes Resümee: Die Danatbank zeigte bereits vor dem Zusammenbruch der Nordwolle erste Schwächezeichen, so daß die notleidenden Kredite an die Nordwolle nur wie ein Funke im Pulverfaß wirkten, zumal sie lediglich 4 % des gesamten Kreditvolumens der Danatbank, allerdings fast ein Drittel ihrer Verluste, ausmachten. Umgekehrt erwies sich der Lahusen-Vorwurf als unzutreffend, die Danatbank sei für den Konkurs der Nordwolle mitverantwortlich, weil sie langfristige Nordwolle-Kredite mit kurzfristigen Auslandsgeldern refinanziert habe. Tatsächlich nahmen die Gebrüder Lahusen die Kredite in voller Kenntnis der ge-

wagten Danatbank-Refinanzierung auf und wußten um die entsprechenden Risiken für das eigene Unternehmen. In diesem Zusammenhang verweist Escher zu Recht darauf, daß für die Krise von Nordwolle und Danatbank nicht allein externe Ursachen, sondern auch die ausgeprägte Neigung der Repräsentanten beider Unternehmen, G. Carl Lahusen und Jacob Goldschmidt, zu riskanten Entscheidungen verantwortlich waren. Ihre Vabanquespiele waren erfolgreich, solange eine gute Konjunktur sie begünstigte; sie mußten scheitern, als die sich abzeichnende Krise eine auf Konsolidierung des Bestehenden bedachte Politik erforderte. Statt dessen gerieten die Hauptakteure angesichts der sich auftürmenden Risiken und Verluste in Panik, darauf aus, bestehende Risiken durch neue, noch riskantere Manöver auszugleichen — ein Spiel, das in der allgemeinen Krise in einem Desaster enden mußte. Bei alledem mangelte es beiden Unternehmen an Eigenkapital als Risikopolster für eventuelle Verluste; die Expansion war über das Vertretbare hinaus mit fremdem Kapital finanziert worden, befrachtet mit gravierenden Verstößen gegen die allgemeinen Liquiditätsgrundsätze, indem langfristige Vermögenswerte bzw. Aktiva zum erheblichen Teil durch kurzfristig abrufbare Fremdmittel bzw. Passiva gedeckt waren. So war es denn kein Zufall, daß beide Unternehmen zu den ersten und spektakulärsten Opfern einer Krise wurden, die freilich auch ohne sie ausgebrochen wäre. Der Zusammenbruch der Nordwolle war indes der Preis für die Rettung der Danatbank als einem entscheidenden Schritt bei der Sanierung des gesamten deutschen Bankensystems.

c) Zusammenbruch und Rekonstruktion der Schröderbank

Der Niedergang der Schröderbank hat in der Literatur — anders als die Nordwolle — bislang wenig Beachtung gefunden; es ist Escher als Verdienst anzurechnen, wenn er diesem Segment der Wirtschafts- und Finanzkrise in Bremen besondere Aufmerksamkeit widmet, zumal das Land für die Zusammenarbeit mit der Schröderbank einen hohen Preis zahlen mußte.

Die Schröderbank hatte sich nach dem Abwandern der Danatbank nach Berlin zur „Hausbank“ des Landes Bremen entwickelt und besaß großen Einfluß auf die bremische Wirtschaft, besonders auf den NDL und den Schiffbau. Dem bremischen Staat war die Bank, vor allem seit 1925, in vielfältiger Weise verbunden: durch Kreditaufnahme und -vermittlung zu vergleichsweise günstigen Konditionen, durch Anlage der bremischen Staatsguthaben (1931 25 Mio Mark bzw. ca. 21 % des Budgetvolumens von 1930) und durch enge Zusammenarbeit bei den verschiedensten Anlässen, so der Beteiligung an der Gründung der Hansabank und dem Erwerb von Aktien der Hamburg-Süd. Ihre Bevorzugung durch den Senat entsprach dem bremischen Wunsch, über eine von Berlin unabhängige Großbank zu verfügen.

Wie andere Banken auch geriet die Schröderbank 1931 in den Strudel der Bankenkrise; sie mußte am 20. Juli 1931, eine Woche nach der Danatbank, ihre Schalter schließen. Auf Grund ihrer engen Verbindung mit dem bremischen Staat und seiner Wirtschaft drohten in diesem Fall freilich ungleich größere Gefahren als bei den anderen Banken: Nach verlässlichen Schätzun-

gen hätte ihr Untergang den Zusammenbruch von 40 % der bremischen Wirtschaft, darunter auch der kurzfristig finanzierten Großbreedereien, riskiert und den bremischen Kredit im In- und Ausland enorm geschädigt. Darüber hinaus wären unzählige Einlagen von Bankkunden im gesamten nordwestdeutschen Raum notleidend geworden; 6000 Beschäftigte hätten auf der Straße gestanden, mit erheblicher Mehrbelastung des durch Massenarbeitslosigkeit ohnehin stark strapazierten Wohlfahrtsetats der Stadt. Nicht zuletzt drohte als Folge eines Zusammenbruchs auch die Überfremdung der bremischen Wirtschaft.

In der Krise zeigte sich, daß sich Bremens Regierung und Wirtschaft zu einseitig auf eine einzelne Bank gestützt hatten. Gleichzeitig hatte sich die Schröderbank ihrerseits durch Großengagements bei Krediten und Beteiligungen übernommen. Die damit verbundenen Ausfallrisiken und Liquiditätsgefahren waren durch das Eigenkapital der Bank längst nicht abgedeckt und lasteten auf ihren Gläubigern und Schuldnern. Eine Rettungsaktion zugunsten der Bank stellte somit erhebliche Anforderungen an alle Beteiligten.

Nach Überzeugung der in die Sanierung eingeschalteten Reichs-Kredit-Gesellschaft ging es bei der Rettung der Schröderbank nicht so sehr um die Schröderbank selbst, sondern vielmehr darum, vom Land Bremen, aber auch vom Reich und dem gesamten deutschen Bankensystem größten Schaden abzuwenden. Die Schröderbank hatte durch ihre Zusammenarbeit mit der Berliner Handels-Gesellschaft (BHG), einer Berliner Großbank, eine Bedeutung erlangt, die weit über Bremen hinauswies. Sie war bei der BHG hoch verschuldet; außerdem hatten beide Banken gemeinsam Auslandskredite aufgenommen, um damit ihr Engagement bei NDL und Nordwolle zu refinanzieren. Als Sicherheiten dienten der BHG außer bremischen Schatzanweisungen (kurzfristige Schuldverschreibungen des Landes Bremen) vor allem Aktien des NDL, der DDG „Hansa“ und der HAPAG aus den Beständen der Schröderbank. Ein Zusammenbruch der Schröderbank mußte einmal den Kurswert der Schiffahrtsaktien und damit die ohnehin krisengeschüttelten Schiffahrtsgesellschaften gefährden, darüber hinaus aber auch die BHG und mit ihr das angeschlagene gesamte deutsche Bankensystem.

Das Land Bremen allein war außerstande, den Beteiligten zu helfen. Seine Schulden beliefen sich am 1. August 1931 auf 288 Mio Mark, davon rund die Hälfte kurzfristig. Ihnen standen lediglich 55 Mio Mark gegenüber, die als mehr oder minder liquide galten. Als im Sommer 1931 die bremischen Staatsguthaben bei der Schröderbank bereits eingefroren waren, konnte der Staat seine Bediensteten nur dadurch bezahlen, daß er sich die benötigte Liquidität mit Hilfe von Wechseln verschaffte, die der NDL ausstellte und für die das Land garantierte. In dieser ausweglosen Situation suchte Bremen Rettung beim Reich.

Das Reich erklärte sich zur Stützung der Schröderbank bereit, weil nicht nur regionale Interessen auf dem Spiel standen. Die Sanierung der Schröderbank erfolgte zum einen im Interesse der BHG und der großen Schiffahrtsgesellschaften, zum anderen auf Druck amerikanischer und englischer Kreditinstitute, die ein allgemeines Stillhalteabkommen gegenüber ihren deut-

schen Schuldnern von der Rettung der bei ihnen hoch verschuldeten Banken in Bremen abhängig machten.

Zunächst wirkte das Reich bei der Sanierung der Danatbank mit: Sie wurde durch einen staatlichen Treuhänder eingeleitet; für die Verbindlichkeiten der Bank übernahm das Reich die Ausfallbürgschaft. Anschließend wurde die Danatbank, rückwirkend zum 1. Januar 1931, von der Dresdner Bank übernommen.

Die Sanierung der Schröderbank bürdete Bremen und dem Reich ungleich höhere Opfer auf. Bremen büßte sein gesamtes Guthaben bei der Schröderbank in Höhe von 25 Mio Mark ein. Es übernahm ferner eine Kursgarantie für einen großen Teil der von der Schröderbank zur Erlangung von Krediten an andere Banken verpfändeten Schiffahrtsaktien; darüber hinaus leistete Bremen zusammen mit dem Reich eine allgemeine Garantie für die gesamten Aktiva der rekonstruierten Schröderbank als Sicherheit für die von der Bank eingegangenen Verpflichtungen. Als Gegenleistung verpflichteten sich die Gläubigerbanken gegenüber der Schröderbank zum Stillhalten bei ihren Forderungen und verschafften ihr damit für 18 bis 24 Monate „Luft“. Die Stundungen gegenüber der Schröderbank gingen deutlich über die Prolongationsfristen von 6 Monaten hinaus, die das Basler Stillhalteabkommen den deutschen Banken allgemein eingeräumt hatte. Die Schröderbank verlor im Zuge der Sanierung ihr gesamtes Eigenkapital von 30 Mio Mark. Ihr Name wurde, den Forderungen mehrerer bremischer Repräsentanten folgend, nach dem erfolgreichen Abschluß der Sanierung in „Norddeutsche Kreditbank AG“ geändert, um das neue Institut nicht mit dem Makel des alten Namens zu belasten.

Durch den Zusammenbruch der Schröderbank erlitt der bremische Staat Verluste von rund 49 Mio Mark, darunter sein Guthaben von 25 Mio Mark und Einbußen durch die Inanspruchnahme von Aktivagarantien von netto 20 Mio Mark. Dem Reich entstanden Verluste von insgesamt 45 Mio Mark. Der Gesamtverlust des bremischen Staates durch die Finanzkrise des Sommers 1931 summierte sich auf netto 57 Mio Mark: Zu den Verlusten bei der Schröderbank traten der Verlust aus der mißglückten Rettungsaktion zugunsten der Nordwolle über die Hansa-Bank in Höhe von 3,6 Mio Mark sowie Defizite aus Wertpapiergeschäften (vor allem NDL-Aktien) und Darlehensgewährung; entlastend wirkte dagegen ein Forderungsverzicht des Reiches gegenüber Bremen in Höhe von 6 Mio Mark.

Die Rettung der Schröderbank erwies sich als entscheidender Beitrag zur Lösung der Finanzkrise. In den folgenden Jahren sorgte eine äußerst sparsame Haushaltsführung in Verbindung mit Währungsgewinnen aus der Pfund- und Dollarabwertung von September 1931 bzw. April 1932 für fiskalische Entlastung, weil Bremen nunmehr zur Bedienung seiner auf ausländische Währung lautenden Schulden weniger Inlandswährung aufbringen mußte. Die erzwungene Deflationspolitik mit enormen Mittelkürzungen für den Hafen, Kündigungen und Gehaltskürzungen bei Staatsbediensteten und Steuererhöhungen bürdete indes Wirtschaft und Bevölkerung neue Opfer auf und trieb die Wirtschaftskrise mit Massenarbeitslosigkeit und Massenelend 1932 auf den Höhepunkt. Es blieb den Nationalsozialisten überlassen,

mit Hilfe antizyklisch wirkender Beschäftigungsprogramme die wirtschaftliche Erholung einzuleiten — einerseits mit schnellen Erfolgen bei der Beseitigung der Arbeitslosigkeit, andererseits mit schädlichem Protektionismus und der Deformierung der Handelsstadt Bremen zur Rüstungsschmiede.

Eschers einsichtiges Resümee: Die Krise in Bremen war Teil und gleichzeitiger Höhepunkt der Wirtschafts- und Finanzkrise im Deutschen Reich, verursacht vor allem durch den Rückzug kurzfristiger Auslandskredite, die die deutsche Wirtschaft zum großen Teil in langfristigen Anlagen gebunden hatte. Die allgemeinen Krisenfaktoren wurden in Bremen verschärft durch die extreme Beanspruchung des bremischen Staatshaushalts durch den Hafenbau und dessen als unsolide angesehene Finanzierung, durch extreme Risikobereitschaft in der Geschäftsführung zweier bedeutender Unternehmen (Nordwolle und Danatbank), durch unzureichende Eigenkapitalausstattung der von der Krise am meisten betroffenen Firmen und durch die mangelnde Transparenz des bremischen Haushaltsgebarens als Folge der in der Struktur des Stadtstaates angelegten engen Verquickung von privaten und öffentlichen Interessen. Bei der Lösung der Krise standen „nicht rein lokal begrenzte Interessen auf dem Spiele“ (Escher, S. 295). Angesichts des drohenden Zusammenbruchs von NDL und BHG, der Gefährdung des angestrebten Stillhalteabkommens mit den ausländischen Gläubigerbanken und schließlich der drohenden Zahlungsunfähigkeit des hoch verschuldeten Landes Bremen sah sich das Reich zum Eingreifen gezwungen. Danatbank, Schröderbank und BHG wurden, zulasten der Nordwolle, gerettet. „Für die Überwindung der deutschen Bankenkrise war [. . .] die Überwindung der Wirtschafts- und Finanzkrise in Bremen eine unerläßliche Voraussetzung“ (Escher, S. 297).

Rezensionen und Hinweise

Bärenfänger, Rolf: Siedlungs- und Bestattungsplätze des 8. bis 10. Jahrhunderts in Niedersachsen und Bremen. T.1.2. Oxford 1988. 446 S., 41 Karten. (British Archaeological Reports. International Series 398,1.2.)

Das in die British Archaeological Reports aufgenommene Werk ist eine Dissertation, die unter dem Protektorat von Prof. Wolfgang Hübener an der Universität Hamburg entstanden ist. Auswahl und Bearbeitung des Themas hängen mit einer kleinen, vom genannten Doktorvater des Autors initiierten Reihe zusammen, die die Aufarbeitung des archäologischen Quellenbestandes des frühen Mittelalters zum Ziel hat.

Die vorliegende Untersuchung wurde zeitlich auf das 8. bis 10. Jahrhundert begrenzt. Sie umfaßt die Karolingerzeit und einen wesentlichen Teil der Ottonenzeit, also Jahrhunderte, die dem Untersuchungsgebiet große politische und kulturelle Umwälzungen brachten. Als vorrangige Aufgabe dieser Untersuchung nennt der Verfasser eine Bestandsaufnahme der archäologischen Quellen und deren Vergleich mit der schriftlichen historischen Überlieferung. „Die archäologisch-historische Untersuchung soll dadurch eine Ergänzung und, wenn nötig, eine Korrektur erfahren.“ Dies ist ein legitimes Anliegen aller Untersuchungen im Bereich der Archäologie des Mittelalters. Ungewöhnlich erscheint demgegenüber das Zustandekommen der Quellensammlung. Sie beruht nicht auf Museumsbesuchen und Aktenstudien in den zuständigen Ämtern, also auf Autopsie, sondern fußt allein auf edierten Quellen, d.h. auf veröffentlichten Befunden. Eine Rechtfertigung dieser seit den frühen Nachkriegsjahren kaum noch praktizierten Verfahrensweise sucht man vergeblich.

Literaturarbeiten bergen eine Reihe von Tücken in sich. So bleibt z.B. der Publikationsstand stets hinter dem zurück, was die lokale Forschung an Ergebnissen vorzuweisen hat, wie der Verfasser durchaus erkennt. Noch schlimmer ist, daß er sich in Abhängigkeit der publizierenden Kollegen begeben muß, denen er nach eigenen Angaben sogar die Kompetenz in Datierungsfragen überläßt. Aus Bremer Sicht jedenfalls ist dieses Vorgehen als höchst bedenklich einzustufen. Die Freie Hansestadt Bremen (im Katalog fälschlich „Freie und Hansestadt“) ist immerhin mit sechs Fundplätzen (alle in der Stadtgemeinde Bremen) vertreten. Mehrere Fundstellen wurden nicht erfaßt, weil noch nicht publiziert!

Ein überzeugendes Beispiel für die Lebenskraft von Gerüchten sind die Beobachtungen beim Bau der Neuen Börse am Markt (Katalog Bärenfänger Nr. 196). Obwohl keine datierten Befunde entdeckt wurden, wird seit 1864 (Brem. Jb. 1, 1864, S. 12–38) von Generation zu Generation weitergegeben,

die ältesten Gräber reichten hier ins 9. Jahrhundert zurück. Da hilft auch nicht die immer wieder erneuerte Behauptung, die Kapelle, in die Bischof Willerich Anfang des 9. Jahrhunderts Willehad umgebettet haben soll, sei Vorgängerbau der auf dem Grundstück nachgewiesenen Willehadikapelle der 1. Hälfte des 13. Jahrhunderts. Seit 1963 weiß man, daß auf diesem Grundstück (heute Parlamentsgebäude. Katalog Bärenfänger Nr. 195) eine Siedlung gelegen hat (Brem. Jb. 67, 1989, S. 259). Ein Grubenhaus mit Ofen wird durch ein Tongefäß in die Zeit um 800 (Weidemann) bzw. um 900 (Steuer) datiert. Auf dem Gelände der Gräberfunde bestand also mit Sicherheit zumindest im 9. Jahrhundert (bei Bärenfänger 9./11. Jh.) eine Siedlung. Ein konkreter Hinweis auf ein jüngeres Alter des Gräberfeldes.

Eine weitere Fehldatierung wurde für Katalog-Nr. 200 (Woltmershausen) der Literatur entnommen. Unter dem Fundmaterial konnte Rez. nicht einen Fund des 9. oder 10. Jahrhunderts entdecken. Die vorliegenden Siedlungsspuren sind nach Ausweis der Keramik frühestens dem 11. Jahrhundert zuzurechnen. Aber auch der Rez. selbst hat es dem Verfasser nicht leicht gemacht. Mit seiner sehr allgemeinen Datierung der Grubenhäuser von Arbergen (Katalog Bärenfänger Nr. 197) als „spätsächsisch“ hatte er das 6. — 9. Jahrhundert umschrieben (in: Vor- u. Frühgeschichte des unteren Niederrheins. Quellenschr. westdt. Vor- u. Frühgeschichte 10, 1982, S. 31–41) und dadurch den Autor verleitet, 8. Jahrhundert (?) zu vermuten.

Daß für Bremen 50 % der aufgelisteten Fundstellen als falsch datiert ausgeschieden werden müssen, beruht auf einer unglücklichen einmaligen Konstellation und darf wohl nicht verallgemeinert werden. Selbst wenn von den verbleibenden 200 Fundplätzen, die Verfasser zusammengetragen hat, noch einige gestrichen werden müßten, dürfte die Quellenbasis ausreichend bleiben. Der Katalogteil, überwiegender Teil des 2. Bandes, gibt übersichtlich Einblick in die vom Autor auf Grund verschiedener Voraussetzungen aufgespürten und ausgewählten Fundorte. Einzelfunde oder ungeklärte Fundzusammenhänge fanden keine Berücksichtigung. Der Katalog gibt schlagwortartig Auskunft über die Art des Befundes, z.B. Siedlung, Gräberfeld (A). Unter B wird die genaue Lage des Fundortes beschrieben und angegeben, ob es sich um eine Plan-, Probe- oder Rettungsgrabung handelt, dazu Jahr und Dauer. Die Beschreibung der Befunde erfolgt im Abschnitt C. Wie gesagt, entstammen die Daten der Literatur (Literaturverzeichnis 43 Seiten!), unter Aufführung der als wesentlich erachteten Phänomene. So wurden bei Siedlungen Einzelheiten der Baubefunde angestrebt. Bei den Gräbern wurden u.a. Einzelheiten des Grabbaues, der Grabausrüstung, Beigabenvorkommen berücksichtigt. Eine umfassende Vorstellung der Beigaben kann im vorliegenden Rahmen natürlich nicht erwartet werden. Jedoch wurden die Beigabenarten nach dem Schlüssel von Hellfaier/Last (1976) spezifiziert. In einem weiteren Abschnitt (D) folgt die Datierung der Befunde. Wie oben schon kritisch angemerkt, entstammen diese ausnahmslos der Literatur. Die benutzten Publikationen sind im Abschnitt E zusammengestellt.

Da der Katalog die Fundarten nicht trennt, sind Siedlungs- und Bestattungsplätze alphabetisch in gesonderten Listen (gleichzeitig Fundortnachweis für die Gesamtkarten 1–3 und 12) vorangestellt. Er ist hier ebenso wie

bei vergleichbaren Arbeiten das Herzstück der Untersuchung. Er soll das vorrangige Ziel erfüllen, sich „als deskriptive Bestandsaufnahme den frühmittelalterlichen Verhältnissen hinsichtlich Besiedlungsgang und kultureller Ausprägung im Untersuchungsgebiet“ zu nähern. Die Erwartung, dabei würde ein für das Untersuchungsgebiet noch fehlendes Chronologieschema erarbeitet, wird nicht erfüllt. Der Autor weiß um dieses Manko (S. 297) und entschuldigt den Verzicht mit Materialfülle. Dabei mutet es schon etwas befremdlich an, zu hören, daß die Erstellung des „lebenswichtigen“ Chronologieschemas die ausführliche „Betrachtung der Fülle der zu erörternden Erscheinungen auf ein Minimum reduziert“ hätte. Außerdem hätte die „Erarbeitung eines eigenständigen Chronologieschemas anhand einer formenkundlichen Analyse den Rahmen dieser Arbeit gesprengt“, heißt es an anderer Stelle. Statt auf die Quantität wäre ein Hinweis auf die mangelnde Qualität einleuchtender gewesen und hätte besser zu den Voraussetzungen und Gegebenheiten einer Literaturlarbeit gepaßt. Auf die vom Verfasser angestrebte „ausführliche Betrachtung der Fülle der zu erörternden Erscheinungen“ kann hier natürlich nicht eingegangen werden. Stellvertretend sei daher nur ein Themenbereich gestreift, dem er schon allein durch den Druckseitenumfang besondere Bedeutung beimißt. Auf 25 Seiten handelt er über „Grabsitten und Christianisierung“. Die Kernfrage ist – wie schon vor einem halben Jahrhundert – immer noch, ob die Ostung der Gräber, d. h. Kopf im Westen, Blick nach Osten, christlichen Ursprungs ist. Dies wird vor allem wegen des Jahrhunderte früheren Auftretens in den Niederlanden und in Mitteldeutschland in Übereinstimmung mit älteren Schriften verneint. Verfasser legt statt dessen ein Kriterienbündel vor, mit dessen Hilfe „mit großer Sicherheit“ christliche Bestattungen erkannt werden können: Kasten-särge; Beigabenlosigkeit (Verwendung von Totenhemd oder Leichentuch); Holzpfeiler (Kreuze?) an den Schmalseiten der Grabgruben; über dem Bauch gefaltete Hände. Bei allen anderen geosteten Gräbern blieben stets Unsicherheiten bei der Interpretation. Dazu zählt Verfasser generell die beigabenlosen W-O-Gräber in einem traditionellen Milieu mit zeitgleichen althergebrachten Grabsitten. Weiter gehören hierher die W-O-Gräber mit wenigen Beigaben und vor allem die mit Schlüsselbeigabe, die im Arbeitsgebiet eher an den S-N-Gräberhorizont gebunden sind. Bei den geosteten Gräbern, die lange vor den ersten Missionierungsversuchen in den Boden gelangten, wird am ehesten an ein besonderes einheimisches, also nichtchristliches Brauchtum gedacht. „Die Schwierigkeiten, die mit der Interpretation von W-O-Bestattungen verbunden sind, spiegeln letztlich nur die komplizierten synkretistischen Verhältnisse wider, die durch die Konfrontation mit dem christlichen Glauben allmählich in das Untersuchungsgebiet Einzug hielten. Besonders das 9. Jahrhundert war von diesen Erscheinungen geprägt, danach waren die christlichen Vorstellungen mehr oder weniger vollständig durchgesetzt. Dies konnte auch im Vergleich mit den schriftlichen Quellen belegt werden, die den Prozeß der Christianisierung als lang andauernden und von vielen Rückläufigkeiten begleiteten Vorgang auswiesen.“

Trotz der Trübung des Gesamteindrucks wegen des fehlenden Chronologieschemas kann man die vorliegende Arbeit als eine willkommene, kriti-

sche und mit Sachkenntnis kommentierte Zusammenfassung der publizierten Fundplätze des 8.–10. Jahrhunderts in Niedersachsen und Bremen verstehen.

Karl Heinz Brandt

Bremen. 1200 Jahre Mission. Hrsg. von Dieter Hägermann. Bremen: Döll 1989. 114 S. (Schriften der Wittheit zu Bremen, Neue Folge. Bd. 12.)

Die Erhebung Bremens zum Bischofssitz im Jahre 787 wurde 1200 Jahre später zum Anlaß genommen für Jubiläumsfeierlichkeiten von Stadt und Kirche, die auch der historischen Rückbesinnung Impulse gaben. Das anzuzeigende Buch stellt den wesentlichen Ertrag einer Vortragsreihe dar, die von der Historischen Gesellschaft, der Vereinigung für Bremische Kirchengeschichte und der Katholischen Gemeinde gemeinschaftlich veranstaltet wurde und sich Missionsgeschichte des 8. bis 11. Jahrhunderts zum Schwerpunktthema gesetzt hatte. Der Buchtitel ist insofern etwas irreführend: nur die ersten 300 der „1200 Jahre Mission“ sind gemeint. Die Publikation knüpft ausdrücklich an die von 1983 an („Stadt – Kirche – Reich“), in der ebenfalls vier Vorträge zur mittelalterlichen Geschichte der Region veröffentlicht wurden, und mit Dieter Hägermann und Heinrich Schmidt, den Mediävisten der Bremer und Oldenburger Universität, sind auch zwei der Autoren von damals erneut vertreten.

Den Reigen eröffnet *Dieter Hägermanns* Beitrag über Mission, Bistumsgründung und fränkischen Staatsaufbau zwischen Weser und Elbe (S. 9–31), der den Zeitraum von Willehad bis Rimbart (780–888) in den Blick nimmt. Angesichts der schwierigen Überlieferungslage, die Hägermann wiederholt mit vollem Recht hervorhebt („ungewöhnlich korrumpiert“, „mehr als dürftig“), bleibt man bei entscheidenden Fragen leider letztlich auf Vermutungen angewiesen. Hägermanns Thesen im Hinblick auf die Bardowick-Verdener Frühgeschichte, die er eng mit der Hamburg-Bremer Entwicklung verknüpft, wirken anregend und plausibel. Die Gründung eines Erzbistums Hamburg 831 hält er für ausgeschlossen, sie dürfe „als Fiktion endgültig ausgeschieden werden“ (S. 19). Darf sie? Mitautor Angenendt baut eben diese Erzbistumsgründung nach der Taufe des Dänenkönigs Harald wie selbstverständlich in seine Argumentation ein (S. 82).

Eine kleine Anmerkung zur Darstellung Willehads kann ich mir nicht verkneifen: Es vermittelt ein schiefes Bild des asketischen Angelsachsen, wenn es zu seinem Aufenthalt im Kloster Echternach heißt „und frönte hier seinen gelehrt-literarischen Neigungen“ (S. 15), wobei man einen privatisierenden Schöngest oder einen Hochschullehrer im Freisemester assoziiert, während die Willehadvita die Lektüre im Zusammenhang mit unablässigem Gebet erwähnt und als Beispiel für seine Schreibtätigkeit eine Abschrift der Paulusbrieve nennt, also offensichtlich auf fromme Exerziten abzielt.

Der Beitrag von *Heinrich Schmidt* über „Skandinavien im Selbstverständnis der Bremer Kirche vom 9. bis zum 11. Jahrhundert“ (S. 33–59) ist das Glanzstück des Bandes. In geschliffener Sprache, die die Lektüre zum Vergnügen macht, legt Schmidt die Bedeutung des nordischen Missionsauftrags für den

Rang des Hamburg-Bremer Sprengels als Erzbistum überzeugend dar und kann vor allem aus den Schriften des Erzbischofs Rimbert und Adams von Bremen belegen, wie hoch der Einsatz für die Mission bewertet wird, um durch leuchtende Vorbilder zur Nachahmung anzuregen. Die vergleichende Kulturkritik Adams bei seiner Beschreibung der Völker des Nordens wird eingepaßt in das Selbstverständnis des Bremer Domscholasters, dem es letztlich um Ruhm und Ehre seiner Kirche ging.

Der Vortrag von *Arnold Angenendt* (S. 61–86), dem einschlägig ausgewiesenen Missionswissenschaftler aus Münster, hätte sich wegen seines allgemeinen, in die Thematik breit einführenden Charakters gut am Beginn der Reihe gemacht. Unter verschiedenen Gesichtspunkten wird der aktuelle Forschungsstand zu Fragen der Germanenmission zusammengefaßt, wobei eine ethnologisch orientierte Sichtweise der germanischen Stammesgesellschaften einen einfacheren Zugang zu Vorgängen wie Massentaufe und kollektivem Religionswechsel eröffnet.

*Peter Schmid*s Beitrag über archäologische Quellen zur frühen Christianisierung im friesisch-sächsischen Küstenraum (S. 87–114) war als lebendiger Lichtbildervortrag natürlich eindrucksvoller als nun als Text mit einigen Illustrationen. Hervorzuheben sind besonders die aus frühmittelalterlichen Gräberfeldern zu gewinnenden Erkenntnisse über das schrittweise, allmähliche Vordringen christlicher Grabbeigaben und Bestattungsformen. Zusammen mit Befunden der Kirchenarchäologie ergibt sich der bedeutsame Schluß, daß erst im 11. Jahrhundert die geistliche Versorgung auf dem flachen Lande langsam zu christlich geprägten Lebensformen führen konnte.

Insgesamt bietet die Sammlung dem seinerzeit zahlreichen Vortragspublikum einen willkommenen Erinnerungsposten, ermöglicht den Nachvollzug der vorgetragenen Gedanken bei der Lektüre und sichert die wichtigen Ergebnisse für die Fachhistorie. Störend, das nur am Rande, fallen Druckfehler auf, die durchaus zu Irritationen führen können, so z. B. „auf der rechtlichen Weserseite“ (S. 26 wohl für: rechten), Ebo von Eims (S. 34 für: Reims) und „den sich gebährenden Sven Gabelbart“ (S. 46 für: gebärdenden) und andere mehr.

Es ist zu hoffen, daß der Sammelband nicht nur vom Bremer Publikum freundlich aufgenommen wird, sondern auch überregional in der Fachwelt Beachtung findet, damit die Wittheit zu Bremen in ihrem Bemühen Bestätigung findet, herausragende Vortragsfolgen der Öffentlichkeit auch in gedruckter Form zugänglich zu machen.

Andreas Röpcke

Hahn, Peter: 450 Jahre Haus Schütting. Sitz der Handelskammer Bremen. Die Baugeschichte, hrsg. von der Handelskammer Bremen. Bremen: Schönemann 1988, 85 S.

Zum 450. Jahrestag der Errichtung des heutigen Schütting erschien Hahns Baugeschichte, die schon lange ein Desiderat war. Was wir bei Kirchen als selbstverständlich ansehen, was bei Rathäusern oft auch noch der Fall ist, ist

bei einem Gebäude dieser Art durchaus nicht selbstverständlich, daß es nämlich Jahrhunderte hindurch seine Funktion beibehalten hat. Veränderte wirtschaftliche Interessen, neue Vorstellungen von architektonischer Repräsentation und nicht zuletzt die Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges haben an dem Bau bis heute ihre Spuren hinterlassen. Hahn geht der fast 60 Jahre währenden Gestaltung der äußeren Form nach, verfolgt dann die Veränderungen des 17., 18. und 19. Jahrhunderts bis hin zu der reichen Ausstattung der Fassade im historistischen Stil — 1896/99 — und die Wiederherstellung nach dem Kriege. Dabei ist es erfreulich, daß die immer wieder zitierten Quellen vor allem aus der Entstehungszeit als kleiner gedruckte Anmerkungen jeweils am Ende der Kolumne für den Nichtfachmann ins Hochdeutsch übertragen wurden. Der Beschreibung der äußeren Form läßt Hahn dann die der Innenräume und ihrer Einrichtung folgen, wobei besonderes Augenmerk den nur noch spärlich vorhandenen originalen Ausstattungsstücken geschenkt wurde, wie z. B. den farbigen Fenstern oder dem heute im Focke-Museum aufgestellten „Complimentarius“. Eine Schilderung des Lebens und Treibens auf dem Schütting trennt die Berichte der inneren und äußeren Veränderungen seit dem 17. Jahrhundert von der eigentlichen Entstehungsgeschichte des Baues. Abgeschlossen wird der Band durch Worterklärungen, Anmerkungen und Literaturangaben. So wird diese Baumonographie auch für den interessierten Laien gut verständlich.

Die äußere Form besticht durch eine schöne, große Antiqua, die es auch Älteren erlaubt, den Text mühelos zu lesen. Leider wird das klare Schriftbild durch einen sehr engen Zeilenabstand ein bißchen beeinträchtigt. Unter den fast durchweg farbigen Abbildungen sind die nach alten Stichen und Bildern besonders interessant. Die fast original groß wiedergegebene kolorierte Federzeichnung aus der Kosterchronik von 1685 ist im Inhaltlichen — weniger im Formalen — doch so relativ genau, daß man bei der unteren Reihe gemalter Medaillons sagen kann, daß auf ihnen liegende Figuren als Allegorien, zumindest z. T. als Tugenden, gemalt worden sind. Man erkennt die Fides mit dem Kreuz und die Fortitudo mit der Säule.

Die Fragen nach der Bedeutung der ornamentalen und figürlichen Programme am Husman-Giebel von 1565 wie auch am Zwerchgiebel über der Fassadenmitte gehen über das bisher Bekannte kaum hinaus. Seit Günter Bandmann in seiner „Ikonologie des Ornaments und der Dekoration“ 1958/59 nachgewiesen hat, daß das Ornament zumindest bis ins 19. Jahrhundert hinein über seine dekorative Schmuckfunktion immer auch eine inhaltliche Bedeutung gehabt hat, ist z. B. die Frage nach den Namen der mit Lorbeerkränzen gerahmten Kriegerbüsten bzw. des Königs oder Kaisers durchaus berechtigt. Mit großer Wahrscheinlichkeit gehen sie auf Vorlageblätter der seit Beginn des 16. Jahrhunderts in großer Zahl entstandenen Herrscherfolgen zurück. Über die Herrscherbüste darf vermutet werden, daß sie entweder Karl den Großen, vielleicht eher noch Otto I. darstellt, der eine, weil auf ihn das Stadtrecht zurückgeführt wurde, der andere, weil auf ihn das Marktrecht von 965 zurückgeht. Die Dreizahl der Kriegerbüsten erinnert an drei der sog. „Neun guten Helden“. Doch Sicherheit in der Deutung kann erst erlangt werden, wenn beschriftete Vorlagenblätter gefunden werden.

Auffällig bleibt an dem Giebel weiterhin, daß entgegen aller Architekturtheorie der Zeit seine Gliederung durch Pilaster in der Differenziertheit der Form nicht nach oben, sondern nach unten zunimmt. Das wird an den Kompositkapitellen der unteren Reihe gegenüber den ionischen darüber deutlich, vor allem aber in dem nach unten zunehmenden dekorativen Reichtum der Architrave über den Pilastern. Dies macht auch die einfache Rahmung des Stadtwappens ganz oben deutlich. Jeweils über den drei Kriegerköpfen sind deutlich Selige erkennbar, Köpfe mit einer Art Krone und seitlich herabhängenden Tüchern. Sie treten in der protestantischen Kunst an die Stelle der vielen katholischen Heiligen und sind vor allem an Altären, Kanzeln, Epitaphien u. ä. zu finden. Sie symbolisieren zusammen mit den zwischen ihnen angebrachten Fruchtgehängen¹ den Bereich vor, um oder unterhalb des Thrones Gottes. Es sind dies diejenigen, die um ihres Glaubens willen umgebracht wurden und die, mit weißen Gewändern angetan, auf das Kommen des Herrn warten². In ihrer Form sind sie den geflügelten Engelsköpfchen nachgestaltet, die seit dem Ende des 15. Jahrhunderts besonders beliebt wurden.

Die Bedeutung der Krieger auf dem West- wie auch dem Ostgiebel ist ebensowenig geklärt wie die der Löwen auf den Stufen der Giebel. Es ist kaum vorstellbar, daß an einem so bedeutsamen Gebäude die Architekturdekoration ausschließlich schmückende Funktion hatte und nur der Zeitmode folgte. Durch sie wurde ein Haus erst in seiner Funktion eindeutig bestimmt und hob sich damit von dem in vielen Teilen sehr ähnlich gebauten Rathaus gegenüber eindeutig ab.

Das gilt natürlich in verstärktem Maße vom Zwerchgiebel der Hauptfassade. Hahn hat sich in der Deutung des Figurenprogramms im wesentlichen an Bekanntes gehalten. Sie geht vor allem vom optischen Eindruck aus, der aber nur die oberste Ebene eines mehrschichtigen Bedeutungsgeflechts ist, das die Spätrenaissance in ihren Darstellungen so liebte. Auf keinen Fall ist das Relief ein in Stein übertragenes „Marinestück“. Mit Pieter Brueghel d. Ä. (1525–1569) begannen gerade die allerersten Anfänge der sog. Marinemalerei. Zwar gibt es eine Stichserie von 1565 von ihm, die einzelfahrende Schiffe zum Bildthema hat, doch hat sie ausgesprochen Vorlagencharakter. Ein Blatt dieser Serie könnte dem Relief sogar als Muster gedient haben³, wenn nicht Relief und Vorlage zeitgleich wären; ausgeschlossen ist das aber auf Grund der engen Beziehungen Bremens nach Holland — u. a. auch durch Lüder v. Bentheim — nicht. So kann die Schiffsdarstellung am Schütting nur symbolhaft oder aber emblematisch verstanden werden, was auch in Hahns Deutung als „Wahrzeichen der bremischen Kauffahrer“ anklingt. Die umgebenden Figuren gehören dazu, was Hahn natürlich auch in seine Aussagen mit einbezieht. Sie stellen neben Spes und Prudentia nicht die antiken Gotthei-

1 An ihren Früchten sollt ihr sie erkennen: Matth. 7, 16, 20; . . . der sammelt Frucht zum ewigen Leben: Joh. 4, 36.

2 Off. 6,9 ff.; Off. 7, VV. 9, 13 f.

3 F. W. H. Hollstein, Dutch and flemish etchings, engravings and woodcuts ca. 1450 bis 1700, Amsterdam 1954 ff., Bd. III, S. 261 f., Nr. 102.

ten, sondern Planetenallegorien dar, nämlich Merkur und Luna, nicht Diana. Diese wird zwar häufig mit einer Mondsichel im Haar dargestellt, so gut wie nie aber mit einer in der Hand. Dies ist das Standardattribut der Luna. Der mit dem Schwert bewaffnete Triton und die Nereide, heute beide nicht mehr vorhanden, stellten Mars und Venus dar. Wie die Vorlagengraphik beweist und am Rathaus gegenüber über den Arkaden zu sehen ist, werden Figuren in der Spätrenaissance — je nach ikonologischem Zusammenhang — auch in Fischschwänzen oder Ranken, wie auch in Architekturteilen endend dargestellt. An der inhaltlichen Aussage ändert sich dabei nichts, sie wird oft dadurch nur präzisiert. Auf keinen Fall sind die antiken Götter als solche gemeint; das hätte sich mit dem strengen Glaubensleben der Zeit nicht vertragen. Dagegen wurde die Vorstellung, daß dank Gottes Vorsehung der Menschen Schicksal durch den Einfluß der Sterne und ihrer Konstellation zueinander beeinflußt und bestimmt würde, durchaus nicht als Aberglaube abgetan, sondern war im christlichen Glauben der Zeit — auch im Protestantismus — verankert. Dies spiegelt sich z. B. in den Planetenbildern des Georg Pencz von 1531 wider. Dabei wird deutlich, daß Luna vor allem auf all das einwirkt, was mit Wasser zu tun hat. Demgegenüber beeinflußt Merkur vor allem Wissenschaften und Techniken. Merkur „verleiht Gewinn, vertreibt Armut, stärkt das Gedächtnis und den Verstand“; Luna, der Mond, „verleiht Sicherheit auf Reisen, Vermehrung des Vermögens, körperliche Gesundheit und vertreibt Feinde und anderes Schädliche von jedem Ort, wo man will“⁴. So sind diesen beiden Planeten und ihrem Einfluß auf den Menschen und sein Tun sehr sinnvoll einmal die Klugheit, zum anderen die Hoffnung zugesellt. Weiter sind Merkur der Mars, Luna die Venus zugeordnet, deren Einfluß „Eintracht verschafft, Streitigkeiten schlichtet . . . , Friede stiftet . . . und eine glückliche Reise verleiht“⁵.

Auch Neptun darf nicht als Gott und Beherrscher des Meeres aufgefaßt werden, sondern er ist die Allegoriefigur für das Meer. So ist er doch auf fast jeder Landkarte der Zeit, die auch Meer zeigt, abgebildet. Zweifellos standen die beiden nicht mehr vorhandenen Löwen auf der Balustrade für die Fortitudo. Wir würden den Begriff heute vielleicht mit „Durchhaltevermögen“ oder „Standfestigkeit“ übersetzen. Bleibt noch das unter vollen Segeln dahinziehende Schiff mit den Bremer Flaggen. Das Schiff ist seit alters bis heute u. a. als Symbol für den Lebenslauf des einzelnen, den Weg des Staates oder der Kirche verstanden worden⁶. Das schlägt sich auch in der Emblematik der Zeit nieder⁷. Es steht dabei auch für „Hoffnung“⁸. So läuft wahrscheinlich in unserem Relief eine Reihe seiner Symbolbedeutungen zusammen: In der Gestalt des unter Segel fahrenden Schiffes hat man sicher nicht nur die Schifffahrt als das zu erkennen, wovon viele Bremer Kaufleute damals lebten,

4 Heinrich Cornelius Agrippa v. Nettesheim, Die Magischen Werke (De occulta philosophia, 1510), dt. Wien 1982, S. 249 f.

5 Ebd.

6 Manfred Lurker, Wörterbuch der Symbolik, Stuttgart 1983².

7 Arthur Henkel/Albrecht Schöne, Emblemata, Stuttgart 1967, Sp. 1462 ff.

8 Andreas Alciatus, Emblematum Libellus, Paris 1547, Nachdruck Darmstadt 1967, Embl. 34.

sondern die Lebensfahrt des einzelnen wie die der Kaufmannschaft insgesamt. Aller Wahrscheinlichkeit sind aber auch Staat und Kirche gemeint, die in der damaligen Zeit noch eine Einheit bildeten. War es doch erst ein paar Jahre her, seitdem die sog. zweite Reformation die Stadt zum reformierten Glauben hatte übertreten lassen, und das innerhalb einer rein lutherischen, z. T. auch katholischen Umgebung. Dies hatte natürlich auf bremischen Handel und seine Seefahrt einschneidende Auswirkungen. Die Deutung stützt sich auch auf das zweifache Wappen unter den Giebelfenstern: rechts, d.h. vom Gebäude, nicht vom Betrachter aus gesehen (!), das wichtigere Wappen der Stadt, links das der Kaufmannschaft. Nach unserer Vorstellung hätte an dieser Stelle das Wappen des Kaufmanns voll ausgereicht. Doch begann damals erst ganz allmählich eine Trennung von Wirtschaft, Politik und Religion.

Das Bildprogramm am Zwerchgiebel des Schütting wäre demnach etwa so zu „lesen“: Für die bremische Kaufmannschaft ist das Meer von überragender Bedeutung. Durchhaltevermögen, Klugheit und Hoffnung sind die Grundlagen zu seiner Beherrschung in der Schifffahrt. So wie das Schiff des menschlichen Lebens und des Fortgangs von Staat und Kirche unter Gottes Einfluß, sichtbar gemacht im Lauf der Gestirne, steht, symbolisiert das durch die Wellen dahinziehende Schiff auch das Schicksal des einzelnen Kaufmanns wie auch das der ganzen bremischen Kaufmannschaft.

Rolf Gramatzki

Lamken, Robert: Geschichtliches aus Grohn und Bremen-Nord. Vom Schifferdorf zum Industriestandort. Bremen: Hauschild 1989. 248 S.

Über die Entstehung seines Buches schreibt der Autor im Vorwort: „Als ich 1982 [. . .] vorzeitig in Pension gehen mußte, stand ich vor der Frage, wie ich meine Freizeit [. . .] sinnvoll ausfüllen könnte. Mit der Geschichte hatte ich mich schon immer gern befaßt. Was lag da näher, als mit der eigenen Geschichte und der meiner Vorfahren zu beginnen. So suchte ich dann wochenlang in alten Kirchenbüchern und stieß dabei auf Dinge, die mir bis dahin völlig unbekannt waren [. . .] “

So wie diese sind manche andere Ortsgeschichten entstanden: Aufklärung der Vergangenheit der eigenen Heimat als sinnvolle Freizeitbeschäftigung. Nicht jeder hat dabei das Glück wie der Autor, eine große Zahl von Familienangehörigen über Jahrhunderte hinweg am Heimatort anzutreffen: als Bauern, Fischer und Seefahrer. Der Verfasser hat es — trotz seines familiengeschichtlichen Interesses — verstanden, aus seinem Material eine ortsgeschichtlich orientierte Darstellung zu formen und in ansprechender Aufmachung zum Druck zu befördern. Seine Absicht, ganz Bremen-Nord einzubeziehen, hat er allerdings nicht verwirklichen können. Außer einigen allgemeinen Zusammenhängen behandelt er nur Grohn.

Der erste positive Eindruck wird jedoch getrübt, wenn man sich den Inhalt genauer ansieht. Zur Entstehung Grohns „an der Weser“ greift er auf Rudolf

Steins These zurück, die Weser sei „bis etwa 1200“ durch das Werderland geflossen (S. 18). Diese Datierung wurde jedoch, kaum daß sie veröffentlicht war, von Bernhard Rutenberg – zu Recht – bestritten. Völlig unmöglich ist die Gleichsetzung von Ochtmunde (= Ochtum) mit Aumund (S. 18), es handelt sich um einen Irrtum Wilhelm von Hodenbergs.

Die „Grohner Meier“, die dem Gut Schönebeck zu Meierabgaben verpflichteten Bewohner Grohns, kann der Verfasser bis 1681 zurückverfolgen. Daß sich der Name Lammeken in Lesum schon 1510 oder 1518 findet, ist für Grohn irrelevant. Die Lesung des abgebildeten Auszugs aus dem Lilienthaler Geld- und Kornregister (S. 37 f.) offenbart mehrere Mißverständnisse.

Die Grohner Erbfischer sind zu belegen, seitdem ein Streit zwischen dem Gutsherrn von der Borch in Schönebeck und seinen Fischern 1719 vor Gericht ausgetragen wurde (S. 51). Der Verfasser möchte ihre Anfänge aber weit ins Mittelalter zurückverlegen, indem er eine für die Nordbremer Geschichte in der Tat wichtige Urkunde von angeblich 832 heranzieht. Darin ist von 32 Fischerfamilien bei *Liusci* (Lüssum) die Rede. Daß das Schönebecker Fischereirecht in der Lesum damit zusammenhängt, ist ziemlich unwahrscheinlich. Auch die Namen Meyerdiercks und von Lübke, die im Geld- und Kornregister des Klosters Lilienthal von 1510 unter dem Ortsnamen Marßel vorkommen, helfen nicht weiter. Es trifft nicht zu, daß die Ortsbezeichnungen des Registers sich „auf die Lehnsgebiete der Grundherren“ beziehen (S. 58).

Der Hauptteil des Buches gilt den Schiffen aus Grohn. Das beginnt mit den Commandeuren der Grönlandfahrer im 18. Jahrhundert, an der Spitze Heinrich Lampe als Commandeur des Schiffes „Der Roland“, führt über die Kahnschiffer auf der Weser im 19. Jahrhundert zu Kurzbiographien von 64 Grohner Kapitänen bis zum Ersten Weltkrieg und einer Liste, in der weitere Seeleute des 19. Jahrhunderts aus Grohn erfaßt sind. Die Ermittlung war schwierig, da die Seeleute aus dem hannoverschen (später preußischen) Grohn teils auf bremischen, teils auf hannoverschen bzw. preußischen Schiffen zur See fuhren. Zumindest die Bremer Quellen sind aber nur unvollständig ausgeschöpft, besonders für die Zeit ab 1872.

Manche allgemeinen Angaben sind ungenau oder irreführend: Um die bremische Flagge führen zu können, mußte das Schiff bremisches Eigentum sein und der Kapitän in Bremen oder im bremischen Gebiet seinen Wohnsitz haben, nicht jedoch die gesamte Besatzung „bis zum Schiffsjungen“ bremische Staatsbürger sein (S. 93).

Die eindrucksvolle Zusammenstellung der Grohner Kapitäne ist im Detail mit Vorsicht zu verwenden. Als warnendes Beispiel sei Johann Hinrich Buse angeführt: Buse fuhr seit 1847 auf Bremer Schiffen zur See, führte nach 1859 seine eigene Schonergalio „Concordia“, übernahm 1871 als Kapitän die Bremer Schonerbrigg „Wilhelmine“ und 1879 die Bark „Agnes“, die beide von J. D. Bischoff in Vegesack bereedert wurden. Der Verfasser teilt Buse in zwei Kapitäne (S. 134, 136) und läßt den einen irrtümlich 1871 einen Dampfer „Wilhelm“ fahren (gemeint ist die „Wilhelmine“). Dazu sind eine „Wilhelmine“ und eine „Agnes“ mit Bremer Flagge abgebildet, jedoch nicht die, auf denen Buse gefahren ist.

Die Industrialisierung Grohns wird nur kurz behandelt: die „Schiffbauer“, die Bremer Tauwerkfabrik, die Norddeutsche Steingutfabrik, die Grohner Wandplattenfabrik. Im Kapitel „Von Kirchen, Schulen und Vereinen“ werden auch einige damit verbundene Probleme erwähnt. Ansonsten bleibt dieser Bereich wie praktisch die gesamte Geschichte nach dem Ersten Weltkrieg im dunkeln. Daraus soll dem Verfasser kein Vorwurf gemacht werden: Er wollte „Geschichtliches“ aus Grohn mitteilen, nicht Grohns gesamte Geschichte.

Geschichtsforschung kann und soll Spaß machen. Allerdings erfordert sie Gründlichkeit und Sorgfalt, wenn ihre Ergebnisse ernst genommen werden sollen. Die vorliegende Arbeit enthält manches Interessante aus Grohns Geschichte, das aber größtenteils der Nachprüfung bedarf.

Adolf E. Hofmeister

Kulke, Johannes Karl Heinz: Die Bremische Evangelische Kirche in der Weimarer Republik. Die Inhalte ihrer Neuordnung und ihr Weg in die Unabhängigkeit. Bremen: Selbstverlag Kulke 1987. 350 S. (Phil. Diss. Bremen 1987.)

Am 25. Mai 1922, dem Himmelfahrtstag, fand in der Lutherstadt Wittenberg ein feierlicher Akt statt: Die Repräsentanten der 28 deutschen Landeskirchen unterzeichneten ihren Beitritt zum Deutschen Evangelischen Kirchenbund. Die Gründung dieses ersten gesamtprotestantischen Organs, das allerdings nicht mehr als ein lockeres Koordinationsforum für die in Recht und Bekenntnis weiterhin selbständigen Landeskirchen darstellte, war notwendig geworden, nachdem die Reichsverfassung von 1919 die Trennung von Kirche und Staat festschrieb. Das Ende der Monarchie und des landesherrlichen Summepiskopats hatte für die evangelische Kirche zugleich das Ende ihrer privilegierten Stellung im Schatten der Throne bedeutet. Eine Fülle von Herausforderungen galt es jetzt zu bewältigen, angefangen von der Entwicklung eigenständiger Kirchenverfassungen und -organe bis hin zur weltanschaulichen Verteidigung gegen die „Mächte der Finsternis“, die atheistischen Arbeiterparteien.

Wie diese Herausforderungen in Bremen, der kleinsten deutschen Landeskirche mit einer zudem sehr eigengeprägten Struktur, bewältigt wurden, das zeichnet die Monographie von Johannes Karl Heinz Kulke nach, die 1987 als philosophische Dissertation von der Universität Bremen angenommen wurde. Der Schwerpunkt dieser materialreichen Arbeit liegt auf der institutionellen Ausformung der Bremischen Evangelischen Kirche, d. h. auf der Entstehung ihrer Verfassung von 1920 und der Tätigkeit ihrer Organe — Kirchentag und Kirchenausschuß — während der Weimarer Republik.

Während sich in den anderen deutschen Ländern bereits seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert kircheneigene Körperschaften mit eigenen Kompetenzen gebildet hatten, auf die bei der Verselbständigung der Landeskirchen zurückgegriffen werden konnte, mußte man in Bremen institutionell bei Null anfangen. Der Senat als summus episcopus, nach der Maxime „divide et impera“ äußerst tolerant gegenüber den verschiedensten theologischen

Richtungen, hatte bis dahin keine amtskirchliche Instanz zwischen sich und den einzelnen, weitestgehend unabhängigen Gemeinden geduldet. Kulke hebt denn auch die liberalen und „radikalen“ Züge des bremischen Kirchenwesens in seinem Rückblick besonders hervor.

Es war Pastor Emil Felden von Martini, theologisch und politisch (er war SPD-Mitglied) ein Außenseiter unter seinen Amtskollegen, der die Zeichen der Zeit erkannte und durch eine Denkschrift im Dezember 1918 die Einsetzung einer Studienkommission initiierte, die den Übergang in die kirchliche Selbständigkeit vorbereiten sollte. Die 27 Stadtgemeinden und zehn Landgemeinden, zu denen noch die drei Gemeinden der Hafenstädte Bremerhaven und Vegesack kamen, auf eine institutionalisierte Zusammenarbeit einzustimmen, in der gleichwohl jeder Gemeinde ihre herkömmliche „Glaubens-, Gewissens- und Lehrfreiheit“ garantiert sein sollte, diese Aufgabe glich der Quadratur des Kreises. Die Studienkommission aus elf Senatoren und Pastoren, die bereits in der Senatskommission für die kirchlichen Angelegenheiten bzw. in der Arbeitsgemeinschaft Bremischer Pastoren engagiert waren, beschränkte sich deshalb auf einen möglichst allgemein gehaltenen Anspruch und in ihrem Verfassungsentwurf auf ein pragmatisches Organisationsstatut: „Volkskirche“ sollte die BEK in dem Sinne sein, daß ihr alle evangelisch Getauften in Bremen angehören und daß die Gemeinden durch Kirchentag und Kirchenausschuß demokratisch repräsentiert sein sollten; die Gemeindeordnungen sollten unverändert gültig bleiben.

Nach zähem Ringen konnte die Verfassung der BEK schließlich auf dem ersten Kirchentag am 14. Juni 1920 verabschiedet werden. Nur Martini verweigerte sich der neu konstituierten Landeskirche, 1924 gefolgt von der Evangelisch-Protestantischen Kirchengemeinde Vegesack, die ebenfalls für einige Jahre ihre Mitgliedschaft ruhen ließ. Obwohl die Hintergründe, insbesondere im Fall der Vegesacker Gemeinde, nicht klar herausgearbeitet werden, ist zu vermuten, daß die „radikale“ theologische Auffassung der beiden Pastoren Felden und Baars – beide waren Monisten – hierfür den Ausschlag gab.

Was änderte sich nun für die Gemeinden? Zunächst wurden überall die Gemeindeordnungen modifiziert, um den neuen, demokratischen Kirchenverhältnissen etwa mit der Wahl der Kirchentagsvertreter Rechnung zu tragen. Kulke weist jedoch mit Recht darauf hin, daß die Gemeinden von wirklich demokratischer Praxis weit entfernt waren und es bei den Wahlbestimmungen gewissermaßen „Siebsysteme“ gab, um Wunschkandidaten durchzusetzen. Allerdings stand dahinter weniger die gezielte Absicht, die Gemeinden in der Hand der Honoratiorenfamilien zu behalten – wie Kulke meint –, als vielmehr eine generelle Geringschätzung demokratischer Entscheidungsprozesse, wie sie für das Bürgertum dieser Zeit typisch war.

Überhaupt kommt Kulke in diesem Zusammenhang zu einigen Urteilen, über die sich streiten läßt. Etwa wenn er die BEK immer wieder am – leider nicht hinreichend geklärten – Kriterium der „Volkskirche“ mißt und letztlich für gescheitert erklärt, wofür er wechselweise das Personalgemeindesystem und die Bauherrenverfassung verantwortlich macht. Oder wenn er die BEK als „Kind der Weimarer Republik“ bezeichnet, obwohl doch das von

ihm ausgebreitete Quellenmaterial gerade die strukturellen Kontinuitäten zum 19. Jahrhundert deutlich werden läßt. Zugespitzt könnte man sogar sagen: Die BEK konnte sich gerade deshalb innerhalb kurzer Zeit so erfolgreich als Landeskirche entfalten, weil die sie tragenden Gemeinden ihre Selbstständigkeit jahrhundertlang ausgeübt hatten und weil der Anspruch der neu konstituierten Kirchenleitung nicht über die liberale Summepiskopats-Praxis des Senats hinausging.

In Bewußtsein und Erfahrungshorizont der Gemeinden hatte sich durch den Zusammenschluß zur BEK also wenig geändert. Aus inneren Auseinandersetzungen wie dem Steudel-Uhlig-Streit an Remberti, Wellenschläge der politischen und ideologischen Spannungen der Zeit, hielt sich der Kirchenausschuß strikt heraus. Auch überließ er soziale Aufgaben, die bereits der Senat als frühere Landeskirchenleitung unbeachtet gelassen hatte, weiterhin den Gemeinden bzw. dem in Bremen traditionell sehr aktiven Verein für Innere Mission. Das hatte auch ganz praktische, nämlich finanzielle Gründe: Die angespannte Finanzlage stellte ein Dauerthema auf den ersten Kirchentagen dar.

Bis zum Ende des Ersten Weltkrieges hatten sich die Gemeinden durch Spenden, Schenkungen, Gebühren für Amtshandlungen usw. selbst finanziert. Insbesondere die Innenstadtgemeinden verfügten über nicht unbedeutende Vermögen. Diese jedoch waren durch die Inflation stark geschmolzen, und mit der Spendenfreudigkeit war es, wie man 1921 und 1922 bei der Einführung eines freiwilligen „Kirchenschoßes“ feststellen mußte, nicht mehr weit her. Doch die geschmähte Republik hatte den Kirchen in der Verfassung von 1919 das Recht eingeräumt, Kirchensteuern zu erheben. Davon machte die BEK ab 1923 mit der Einführung eines 8%igen Zuschlags zur Einkommensteuer Gebrauch. Dieser Satz, der später schrittweise auf 5% zurückgenommen wurde, war der niedrigste im Reich. Dennoch ermöglichte er der BEK eine solide Finanzierung und sogar kräftige Überschüsse, aus denen Ende der zwanziger Jahre Kirchenneubauten wie die Oslebshäuser (1929) und die Hohentorskirche (1932), die Kirchenkanzlei in der Sandstraße und andere Projekte finanziert wurden. Erste Nutznießer der Kirchensteuer waren die Pastoren, die sich nun einer im Vergleich zu anderen Landeskirchen sehr guten Besoldung erfreuten.

Ogleich die evangelische Kirche in Bremen zweifellos institutionell gestärkt aus dem politischen Umbruch von 1918/19 hervorging, wog dies in den Augen des kirchlich orientierten Bürgertums und der Pastoren nicht die Verunsicherung auf, in der sich die Kirche nun gegenüber den ungehinderten Angriffen der Linksparteien und des Freidenkerverbandes befand. Die Einführung der Kirchensteuer war Wasser auf den Mühlen der antikirchlichen Agitation, die alljährlich im September, wenn der Kirchenaustritt für das kommende Jahr erklärt werden mußte, mit Pressekampagnen und Kundgebungen ihren Höhepunkt erreichte. Die theologischen Fraktionen antworteten jeweils unterschiedlich auf diese Herausforderung: Die „Positiven“ setzten sich für eine Rückkehr zur Bekenntnisschule und einen bekenntnisgebundenen Religionsunterricht ein, um die weitere Erosion der kirchlichen Bindungen in der Jugend zu verhindern; die Liberalen beleuchteten in Vor-

tragsreihen die Gegenwartsfragen unter christlichem Aspekt oder experimentierten, wie Pastor Felden an Martini, mit radikal neuen Kirchenformen. Auch die Bremer Kirchenzeitung, herausgegeben vom Kirchengemeinschaftsausschuß und ab Oktober 1928 mit einer Startauflage von 50 000 Exemplaren kostenlos an alle evangelischen Haushalte verteilt, verstand sich als Antwort auf die anti-kirchlichen Bestrebungen. Die evangelische Kirche der Weimarer Republik fühlte sich in der Defensive, und sie sah ihren Feind ausschließlich auf der Linken. Darin machte auch die BEK keine Ausnahme.

Die faktenreiche Studie von Kulke läßt kaum einen Aspekt der Entstehung der BEK und ihres Wirkens zwischen 1920 und 1933 außer Acht. Bei dem Bemühen um Vollständigkeit geht jedoch leicht der rote Faden verloren: Es fehlen klare Fragestellungen, die das Material strukturieren und Schwerpunkte setzen (dieses Manko spiegelt sich u.a. in der unübersichtlichen Gliederung), es fehlen auch prägnante Thesen, in denen sich die Ergebnisse der Arbeit fassen ließen. Trotzdem: eine verdienstvolle Arbeit.

Almuth Meyer-Zollitsch

Marbolek, Inge und René Ott: Bremen im Dritten Reich. Anpassung — Widerstand — Verfolgung. Unter Mitarbeit von Peter Brandt, Hartmut Müller, Hans-Josef Steinberg. Bremen: Schünemann 1986. 542 S.

Die Anlage von Untersuchungen zum Widerstand gegen den Nationalsozialismus hat sich in den letzten Jahren stark verändert. Die isolierte Betrachtungsweise des organisierten Widerstands wurde aufgegeben zugunsten einer integrierten, die die gesamtgesellschaftliche Situation berücksichtigte. Lokale und regionale Bedingungen fanden daher zunehmend Berücksichtigung. Der Widerstand selbst wurde in seinen verschiedenen Möglichkeiten stärker differenziert, die Vorstufen von Verweigerung, Opposition und Anpassung wurden stärker in die Analyse einbezogen.

Die Darstellung von Marbolek und Ott geht auf diesem Weg der Forschung besonders weit. Ihr Untersuchungsgegenstand ist „Bremen im Dritten Reich“, also eine Gesamtdarstellung der Stadtregion Bremen von 1933 bis 1945, die überdies eingehend nach der Geschichte Bremens in der Weimarer Republik fragt, die Traditionslinien herausarbeitet und schließlich auch noch die Frage nach den Tendenzen von Wiedergutmachung und Entnazifizierung nach Kriegsende aufnimmt. Gemeint ist mit der Stadtregion „die Freie Hansestadt Bremen in ihrer heutigen Ausdehnung unter Ausschluß Bremerhavens“ (S. 13).

Die Autoren haben sich ein weitreichendes, aber zweifellos konsequentes Programm vorgenommen. Ihnen gelingt es durch die umfassende Integration des Widerstands in die allgemeine Geschichte Bremens im Dritten Reich, auch die Anpassung an das Regime umfassend zu thematisieren: Anpassung wird „in übergreifenden Kapiteln zur wirtschaftlichen, sozialen und politischen Entwicklung der Hansestadt in den einzelnen Perioden aufgegriffen, während Widerstand und Verfolgungsapparate jeweils eigene Abschnitte einnehmen“ (S. 14). Auf diese Weise ist viel über die Verhaltensweisen des Bre-

mer Bürgertums zum Nationalsozialismus zu erfahren, desgleichen über die unterschiedlichen politischen Akzente, die die Amtsinhaber in Verwaltung, Justiz, Polizei und Gestapo ihrer praktischen Tätigkeit gaben.

Die Untersuchung beginnt mit einem einführenden Kapitel über „Bremen in der Endphase der Weimarer Republik“, in dem es insbesondere um Wirtschaft und Gesellschaft der Stadt, die Stellung von Staat und Parteien und die gesellschaftlichen Machtverhältnisse, schließlich um die Wirkungen der Weltwirtschaftskrise geht. Das Kapitel schließt mit „Überlegungen zu den Möglichkeiten antifaschistischer Politik“, wobei die immer wieder zu stellenden großen Fragen auf Bremen angewendet werden: Bildete die Stadt einen „Aktivposten“ bei der Abwehr des Nationalsozialismus, welche Möglichkeiten hatten Arbeiterparteien und Gewerkschaften, in der Vorphase der Machtergreifung, besonders im Zusammenhang des „Preußenschlages“ vom 20. Juli 1932, den Nationalsozialismus zurückzudrängen? Die Autoren kommen zu dem Ergebnis, daß bei allen Besonderheiten der Bremer Situation – besonders der starken Stellung von SPD und KPD und dem eklatanten Rückfall der NSDAP in den Novemberwahlen von 1932 – von der Stadt keine positiven Wirkungen für die Rettung der demokratischen Republik ausgehen konnten.

Die Darstellung von Anpassung und Widerstand in Bremen wird in zwei Abschnitten durchgeführt, von denen der erste den Zeitraum von 1933 bis 1939, der zweite die Kriegsjahre umfaßt. Innerhalb der beiden großen Abschnitte stellt jeweils ein Einführungskapitel die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung der Stadt dar, in deren Rahmen wichtige Einblicke in die jeweiligen Machtkonstellationen gegeben werden. Sehr gut kann die Kontaktaufnahme zwischen der tonangebenden Gruppe der Bremer Kaufleute und den neuen NS-Machthabern 1933 beobachtet werden, im Detail läßt sich die Wiederbelebung der Produktion in den verschiedenen Wirtschaftszweigen der Stadt verfolgen. Die Rüstungsaufträge brachten die Expansion des Schiffbaus und führten zur Ausweitung des Flugzeug- und Automobilbaus. Die Autoren können nachweisen, daß die Bremer Kaufmannschaft besonders wegen der außenwirtschaftlichen Erwartungen bis hin zur Kolonialpolitik und wegen der innenpolitischen Stoßrichtung gegen die Arbeiterparteien den Nationalsozialismus letztlich unterstützten, nachdem er einmal zur Macht gekommen war (S. 137). Innerhalb dieses Rahmens werden dann die individuellen Standpunkte und Haltungen einzelner Persönlichkeiten skizziert, so – um nur zwei Industrielle zu nennen – von Kurt Tank, Chef der Focke-Wulf-Flugzeug-Werke, der einen NS-Musterbetrieb aufzog, und von Franz Stapelfeldt, der – von „sozialdemokratischen“ Vorstellungen geprägt – alles daran setzte, „„seine“ Arbeiter dem Zugriff der Gestapo zu entziehen“ (S. 139, 398). Die Mechanismen der Anpassung werden auch in der Arbeiterschaft analysiert, wobei es vor allem um die Vorgehensweise der Deutschen Arbeitsfront geht. Aber auch von der „Faszination der Technik“ ist die Rede, die die Arbeiter mit „ihrem“ Werk verband und darüber hinaus mit dem NS-System (S. 154). Mit Recht wird auch auf die große Anziehungskraft der nationalsozialistischen Jugendorganisationen in den ersten Jahren nach der Machtergreifung hingewiesen.

Ein eigenes Kapitel widmen Marßolek und Ott den „Verfolgungsinstanzen“, worunter die NSDAP, die Gestapo und die Justiz verstanden werden. Wichtig erscheint hier besonders die Skizze über die Geschichte der Bremer Gestapo, die nicht nur wichtige organisatorische Elemente enthält, sondern auch den sich verstärkenden Zugriff der Berliner Zentrale aufzeigt. Die Darstellung der Verfolgungspraxis belegt außerdem, wie wenig das Personal der Gestapo eine pauschalisierende Verurteilung erlaubt.

Die Untersuchung des Arbeiterwiderstands beginnt mit der Sozialdemokratie, für die in Bremen so etwas wie eine Selbstaflösung festzustellen ist. Die lokale Parteiführung beantwortete jedenfalls die Aufforderung des Polizeisenators von Anfang Mai 1933, die Mitgliederkartei auszuliefern, mit der Mitteilung, diese und andere Parteiunterlagen seien bereits vor Wochen verbrannt worden. In einem letzten Rundschreiben informierte die Parteiführung ihre Mitglieder über diese Vorgänge und schloß daraus, „daß damit unsere Organisation zertrümmert ist“ (S. 205). Die problematische Situation, daß eine bis zum 22. Juni 1933, also bis zum Tätigkeitsverbot, auf ihre Weiterexistenz hoffende Parteiführung Ansätze zum Widerstand zu unterdrücken versuchte, so ein Ergebnis der für Hannover laufenden Untersuchung des Widerstands, konnte es danach in Bremen nicht geben.

Der Aufbau einer illegalen Organisation des Reichsbanners begann im Sommer 1933, er war im September abgeschlossen. Deutlich war die Wendung gegen die alte SPD, der gegenüber ein neuer Anfang versucht werden sollte (S. 209). Das politische Konzept sah vor, die Mitglieder, die nicht resigniert hatten, auf den Augenblick des krisenhaften Zusammenbruchs des NS-Regimes und die Übernahme der Macht vorzubereiten. Dabei scheint bei vielen Reichsbannerleuten die Arbeitslosigkeit die Bereitschaft zur illegalen Arbeit gefördert zu haben (S. 213).

Innerhalb der SPD und ihrer Jugendorganisation, der SAJ, sind Widerstandsaktivitäten etwas später zu beobachten, sie haben sich hier stärker als beim Reichsbanner aus informellen Kontakten entwickelt. Eine wichtige Rolle spielten — wie auch beim Reichsbanner — vom Ausland eingeschmuggelte Widerstandsschriften, darunter die „Sozialistische Aktion“. Daneben ist von beiden Widerstandsgruppierungen, der des Reichsbanners und der der SPD und SAJ, der Versuch gemacht worden, eigene Mitteilungen herauszugeben, ja, es gab sogar Ansätze zur Veröffentlichung eines Periodikums, der „Blätter zur Zeit“. Beide Gruppierungen kooperierten im übrigen nicht, nur lockere Kontakte wurden unterhalten. Eine Ursache dafür ist darin zu sehen, daß die Arbeit der Reichsbannerangehörigen seitens der SPD-SAJ-Gruppe als zu riskant eingeschätzt wurde. Am Ende sind beide Gruppierungen dem gleichen Spitzel zum Opfer gefallen, den die Gestapo eingeschleust hatte — die Reichsbanner-Gruppe im März 1934, die SPD-SAJ-Gruppe im November des gleichen Jahres.

Der organisierte Widerstand von Mitgliedern der SPD hat also in Bremen ein — verglichen mit anderen Städten — frühes Ende gefunden. Die Autoren weisen zwar darauf hin, daß das „sozialdemokratische Milieu“ auch weiter fortbestand, die Frage liegt jedoch nahe, ob von dieser „informellen Solidargemeinschaft“ nicht doch auch andere als Innenwirkungen ausgingen. Zu

prüfen wäre z. B. gewesen, welche Rolle Bremen in den Deutschlandberichten der Sopade gespielt hat, also welche Nachrichten aus Bremen an die emigrierte Parteiführung gesendet wurden. Die Sopade und ihre Grenzsekretariate in Kopenhagen und Antwerpen werden Bremen nach Ende des organisierten Widerstands nicht als weiße Flecken auf der Landkarte angesehen haben; Versuche zur Herstellung von Kontakten sind jedenfalls zu erwarten.

Die Quellenlage zur Erforschung des sozialdemokratischen Widerstands in Bremen ist jedenfalls ungünstig. Die eigentlichen Prozeßakten liegen nicht mehr vor, in denen sich Zeugenaussagen und Beweisdokumente befanden, darunter oft Originale der Flugblätter und periodischen Schriften. Die Schriften des Widerstands sind es aber vor allem, die über Themen, Überlegungen und Auffassungen unterrichten, über die man eine politische Diskussion erzeugen und mit denen man den politischen Gegner bekämpfen wollte. Statt dessen standen für die historische Untersuchung des Bremer Widerstands außer vereinzelt Interviews oder Aufzeichnungen nur die Urteile des Volksgerichtshofs oder des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Hamburg zur Verfügung, die auf den Kenntnissen der Verfolger beruhten und von politischen Absichten geprägt waren. Nicht ausgewertet wurden die Personalangaben, die die Urteile enthalten. Die etwa 150 vor Gericht gestellten Sozialdemokraten hätten nach ihrer Berufsstruktur, ihrer Berufstätigkeit oder Betroffenheit durch Arbeitslosigkeit, möglicherweise auch nach anderen Merkmalen statistisch erfaßt und analysiert werden können. Auf diese Weise hätten sich Ansätze für den Vergleich mit dem sozialdemokratischen Widerstand in anderen Städten, aber auch mit den Mitgliedern des kommunistischen Widerstands ergeben. Das, was als „Profil der kommunistischen Widerstandskämpfer“ (S. 279 f.) zusammengestellt worden ist, wäre — durch den Vergleich mit den Sozialdemokraten, aber auch durch die Analyse der Kommunisten für sich — zweifellos deutlicher herauszuarbeiten gewesen.

Verwies der sozialdemokratische Widerstand stärker auf den Typ der „Solidargemeinschaft“, so der kommunistische stärker auf den des durchorganisierten Parteiapparats. Die Autoren zeigen, wie immer wieder Anstrengungen gemacht wurden, die Organisation nach Einbrüchen neu aufzubauen. Selbst das System der Beitrags- und Unterstützungsmarken wurde beizubehalten versucht, obwohl damit große Gefährdungen für Kassierer und zahlende Mitglieder verbunden waren. Politische Schriften, Flugblätter und Periodika der KPD wurden wie bei der SPD teils in Bremen produziert, teils von auswärts — besonders auf dem Seeweg vom Ausland her — bezogen. Im Juli 1933 gelang es sogar, das von der RGO in Bremen produzierte Monatsblatt „Die Wahrheit“ in Großbritannien drucken zu lassen und auf diese Weise eine hohe Auflage, nämlich 6000 Exemplare, zu erreichen. Die meisten ausländischen Sendungen von Drucksachen für den Widerstand waren in Kopenhagen, Antwerpen oder Amsterdam an Bord der Schiffe gebracht worden; es waren die Hafenstädte, die für den Kontakt mit der kommunistischen und sozialdemokratischen Parteiemigration besonders wichtig waren.

Die Gefährdungen des kommunistischen Widerstands lagen offensichtlich im Festhalten an den überkommenen Parteistrukturen. Aber auch andere Gefahren sind von einem der Beteiligten, dem Instrukteur Alfred Richter, be-

obachtet und im März 1936 aufgezeichnet worden: „Die Ursachen der Verhaftungen und damit der Zerstörungen der Organisation seien falsche Methoden der Verbreitung der illegalen Literatur.“ Richter kritisierte ihre unkontrollierte Streuung. Die Gestapo folgere dann, „daß dort, wo es illegale Zeitungen gibt, auch illegale Organisationen bestehen müssen. In diesen Orten kam es dann zu Massenverhaftungen“ (S. 267). Richter plädierte für eine Änderung der Widerstandspraxis, wobei der sich interessanterweise die Vorbehalte sozialdemokratischer und anderer Widerstandsgruppen gegen die Kommunisten zu eigen machte. Marbolek und Ott konstatieren hier mit Recht eine Wende im Vorgehen der Kommunisten im Zusammenhang mit der Brüsseler Konferenz. Sie hätte, wenn sie noch zum Tragen gekommen wäre, eine Abwendung vom aktivistischen und auf „Massenkampf“ gerichteten Kurs der Partei bedeutet und eine Annäherung an die Praxis der sozialdemokratischen Solidargemeinschaft mit ihren Lese-, Informations- und Diskussionsgruppen bewirkt. Man muß aber konstatieren, daß die Kursänderung von Brüssel jedenfalls für den Bremer Widerstand keine Bedeutung erlangt hat. Ende 1936 stieg die Zahl der verhafteten Kommunisten in Bremen erneut an. Von nun an traten „kleine Gruppen und einzelne Personen [...] in den Vordergrund, die meist durch bestimmte Verhältnisse, bestimmte Positionen und Tätigkeiten in der Lage waren, Untergrundarbeit zu vollbringen“ (S. 272).

Unter den vielen frappierenden und für die vergleichende Erforschung wichtigen Beobachtungen zum Bremer Widerstand sollen hier solche zum innerbetrieblichen Widerstand noch weiter referiert werden. Die Autoren stellen fest, daß in dem Prozeß gegen die 88 Hersteller und Verteiler des bis Juli 1933 produzierten Monatsblatts „Die Wahrheit“ und anderer kommunistischer Schriften „nicht eine einzige Betriebsgruppe in Erscheinung“ getreten sei (S. 249). Den Hintergrund bildet die Situation, daß die KPD „in den letzten Jahren von Weimar eine Partei der Erwerbslosen war“; 90 % der Bremer Mitglieder waren 1932 arbeitslos (S. 81). Die Autoren legen eine Statistik über die Vertretung der KPD in der Belegschaft Bremer Betriebe vom März 1932 vor, die nur als katastrophal bezeichnet werden kann (S. 53). Die Situation wird sich 1933 eher noch verschlechtert haben, da die Betriebe vielfach bekannte Kommunisten entließen. Die Verhältnisse änderten sich erst, als ab 1935 viele Kommunisten im Zuge der Rüstungskonjunktur wieder Arbeit bekamen (S. 265, 269). Nun ließen sich Betriebsgruppen der KPD in verschiedenen Betrieben bilden, die allerdings — die Autoren können das belegen — teilweise die Überzeugung hatten, „daß es besser sei, auf eigene Faust im Betrieb zu arbeiten und die Verbindung zur Leitung gar nicht erst zu suchen“ (S. 270).

Außer in der Arbeiterschaft trafen die Versuche der Nationalsozialisten zur Gleichschaltung besonders in den Kirchen auf Opposition. Einen größeren Abschnitt widmen die Autoren den Vorgängen um den „Kirchenkampf“ in Bremen, wobei nicht nur wichtige Aufschlüsse über das Verhalten der lokalen Kirchenleitung und der Pastorenschaft, sondern auch der Gemeinden gewonnen werden. Die Umsetzung der Beschlüsse der zweiten Bekenntnissynode vom Oktober 1934 in Berlin-Dahlem führte zu einer tiefgreifen-

den Spaltung der Bremer Bekenntnisgemeinschaft, da Pastor Greiffenhagen von der Stephanigemeinde für eine unbedingte Trennung von den Deutschen Christen und den von ihnen bestimmten Kirchengremien eintrat. Pastor Greiffenhagen und die mit ihm zusammenarbeitenden Gemeindemitglieder hatten nun die direkten Angriffe der SA zu ertragen, der Pastor wurde bei einer der Konfrontationen von der Gestapo vorübergehend in Schutzhaft genommen (S. 295 f.). Aus dieser Gemeinde ist auch der seltene Fall überliefert, daß die Integration einer jüdischen Familie bis zum Tag der Deportation im Oktober 1941 voll aufrecht erhalten wurde. Kürzere, aber ebenfalls sehr instruktive Texte über die Katholische Kirche und die Ernst Bibelforscher ergänzen die Erörterungen zum Kirchenkampf, während ein anderes Kapitel die Euthanasie und die Verfolgung der Sinti und Roma sowie der Juden behandelt. Der Abschnitt über die Juden hat allerdings nur den Charakter einer Skizze, da zum Thema bereits die Bremer Dissertation von Regina Bruss vorliegt.

Der letzte große Komplex der Untersuchung von Inge Marßolek und René Ott behandelt die Geschichte Bremens im Zweiten Weltkrieg. Die Autoren gehen nach einführenden Überlegungen zur Entwicklung von Wirtschaft, Gesellschaft und NS-Regime noch einmal auf Neuansätze im Arbeiterwiderstand ein, die besonders von den Kommunisten ausgingen. Ein Schwerpunkt der Darstellung liegt bei den verschiedenen Tendenzen der sogenannten Volksopposition, ein anderer bei den ausländischen Zivilarbeitern, von denen sich 1944 etwas über 25 000 in Bremen aufhielten. Hinzu kamen noch Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge. Wichtig erscheint, daß „trotz ständiger Drohung mit Arbeitserziehungslager und KZ, trotz Androhung der Todesstrafe [. . .] viele direkte und indirekte Hinweise auf oppositionelles Verhalten bis zur Sabotage“ in den Akten ermittelt worden sind (S. 422). Da die Einschätzung von Widerstand und Verweigerung der ausländischen Arbeiter während des Zweiten Weltkriegs in der Forschung noch nicht ausreichend geklärt ist, muß man bedauern, daß die vorliegenden Beispiele nicht umfassender dargestellt worden sind.

Ein Buch mit einer derartigen Fülle von Beobachtungen und Analysen wie das von Marßolek und Ott weckt Ansprüche für die Schlußüberlegungen, das Resümee. Merkwürdig ist, daß die gefundene Lösung der Spannweite der Diskussion und dem Gewicht des Themas wenig entspricht; denn die „Wiedergutmachung an den Opfern“ und die „Entnazifizierung der Schuldigen“ beantworten nur wenige der Fragen nach der Wirkungsgeschichte des Widerstands, die durch die Lektüre aufgeworfen worden sind. Die Überlegungen zur Entnazifizierung und Wiedergutmachung hätten im übrigen umfangreicherer Forschungen bedurft, da bisher für Bremen keine Vorarbeiten vorliegen. Die wichtige Frage, wie nämlich der Opfergang des Widerstands und der Verweigerung nach dem Ende der NS-Herrschaft in Politik umgesetzt worden ist, bleibt unbeantwortet, wenn man einmal davon absieht, daß auf knapp einer Seite Hinweise auf die ersten Kontakte zur Bildung der späteren „Kampfgemeinschaft gegen den Faschismus“ im Jahre 1944 gegeben werden (S. 386 f.). Sicher hängt das damit zusammen, daß bereits die Untersuchung von Peter Brandt vorlag, die nicht wiederholt werden sollte. Vielleicht hätte

man analog zur Behandlung des Themas der Judenverfolgung auf der Basis der Untersuchung von Brandt wenigstens eine Skizze über die personellen und ideologischen Kontinuitäten und Brüche in der Wirkungsgeschichte des Widerstands nach 1945 abfassen sollen. Die von der Anlage her originelle und in der Durchführung gelungene Untersuchung hätte damit einen angemesseneren Abschluß gefunden.

Herbert Obenaus

„Reichskristallnacht“ in Bremen. Vorgeschichte, Hergang und gerichtliche Bewältigung des Pogroms vom 9./10. November 1938. Hrsg. vom Senator für Justiz und Verfassung der Freien Hansestadt Bremen. Bremen: Steintor 1988. 99 S.

Der 50. Jahrestag der Pogromnacht vom 10. November 1938 hat in Bremen vielfältige Aktivitäten hervorgerufen, die sich u. a. in einem umfangreichen, auch bundesweit beachteten Programm niedergeschlagen haben. Es mögen wohl an die zehntausend Menschen gewesen sein, die sich an den Veranstaltungen beteiligt haben. Für die Wirkung „über den Tag hinaus“ ist aus Anlaß des Jahrestages die hier anzuzeigende Publikation entstanden — im Zusammenhang mit der Ausstellung des Staatsarchivs („Sofort über den Haufen schießen!“) und dem Buch von Rolf Rübsam (s. unten S. 318) ein bedeutender Beleg für den bleibenden Wert und den „Nutzen“ von Gedenktagen.

In sechs Artikeln wird von fünf Autoren die Vorgeschichte nicht nur der Pogromnacht, sondern auch der Israelitischen Gemeinde in Bremen und des Antisemitismus, unter dem sie zu leiden hatte, dargestellt. Dies macht einen Teil der Qualität des Buches aus, nicht isoliert die Ereignisse des 10. November 1938 zu betrachten, sondern sie einzubetten in die lange Tradition anti-jüdischen Bewußtseins auch in Bremen.

Karla Müller-Tupath gibt einen knappen Überblick über die seit 1803 in Bremen bestehende jüdische Gemeinde, der als Anregung zum Weiterlesen verstanden werden muß. Sehr knapp sind die Informationen über die Judenfeindlichkeit Bremens bis 1848, zu summarisch wird die weitere Entwicklung (über die erste Synagoge 1876, den ersten Rabbiner der Gemeinde 1896) angerissen. Leider fehlen einschlägige Literaturhinweise.

Die folgende Darstellung von *Inge Marbolek* und *Hartmut Müller* über den Antisemitismus in Bremen 1918 bis 1933 erfüllt dagegen den Anspruch, sowohl Überblicks- und Hintergrundinformationen wie auch Anreiz zu weiterer Lektüre zu geben. Sie verdeutlicht, daß die Juden in Bremen vorwiegend auf sich selbst angewiesen waren; Senat und Polizei mußten immer wieder an ihre Pflicht erinnert werden, gegen antisemitische Tendenzen einzuschreiten. Bekannte Argumentationsmuster wurden von Senatsseite zur Begründung für die Zurückhaltung angeführt: Wenn die Juden selbst nicht provozieren, werde auch alles ruhig bleiben (S. 20). Bedrückende Beispiele für anti-jüdische Hetze in der Öffentlichkeit und für jüdische Gegenmaßnahmen illustrieren diesen Aufsatz ebenso wie den folgenden von *Inge Marbolek* über das Leben der Juden in Bremen unter dem Nationalsozialismus. Hier wird die

zunehmende Ausgrenzung der Juden vom Boykott jüdischer Geschäfte am 1. April 1933 über den Ausschluß aus öffentlichen Bädern, Schulen etc. bis hin zum Zugriff auf jüdisches Eigentum 1938 geschildert und deutlich gemacht, daß auch in Bremen niemand sagen konnte, er habe von alledem nichts gewußt. Trotzdem: Die Diskriminierung trat insgesamt weniger prägnant hervor, weil die Juden als geschlossene Gruppe innerhalb des Stadtbildes nicht oder kaum in Erscheinung traten. (Die unmittelbaren Auswirkungen auf den jüdischen Alltag sind leider auch heute noch nicht ausreichend erforscht, nicht zuletzt wegen der fehlenden jüdischen Quellen.)

Wilhelm Lührs verdeutlicht in seinem sachlich-nüchternen, einfühlsam geschriebenen zentralen Beitrag über den Pogrom den detaillierten Hergang der Nacht vom 9. auf den 10. November: Der Befehl des Regierenden Bürgermeisters und SA-Gruppenführers Böhmcker aus München, die Weitergabe durch den SA-Führer Römpagel und schließlich die Ausführung durch die örtlichen SA-Gliederungen; in fataler Weise wurden die Befehle auf dem Wege durch die Instanzen ausgelegt und verschärft. Erstmals werden nicht nur sämtliche Opfer vorgestellt und in Kurzbiographien mit Fotos dem Leser nahegebracht — das Leben von Selma Zwienicki und Leopold Sinasohn war bisher nur in groben Zügen bekannt —, sondern auch die Täter werden namentlich aufgeführt und kurz porträtiert, die planmäßigen Vorgaben und die Zufälligkeiten dieser Nacht aufgeschlüsselt. In diesem Abschnitt des Buches wird außerordentlich komprimiert und präzise das Geschehen um den 9./10. November 1938 in einer Form zusammengefaßt, wie sie bisher nicht erreicht wurde.

Im Kapitel über das Leben der Juden nach 1938 und im Krieg faßt Inge MarBolek die Unterdrückung der Juden bis hin zu den Deportationen nach Minsk geschickt zusammen. Am Beispiel zweier jüdischer Schicksale spannt sie noch einmal den Bogen vom Antisemitismus der Weimarer Zeit hin zur Deportation und Vernichtung im Nationalsozialismus.

Der Wert des Buches ist, daß es nach dieser Zusammenfassung nicht aufhört, sondern die Beziehung zur Gegenwart der Bundesrepublik Deutschland herstellt. *Hans Wrobel* beschreibt, wie die Täter nach 1945 zur Verantwortung gezogen wurden. Das erste Verfahren wegen nationalsozialistischer Verbrechen in Bremen (gegen die Mörder von Heinrich Rosenblum) wurde am 2. Mai 1947 mit einem Urteil beendet, das eine Zuchthausstrafe von acht Jahren für den Täter Wilhelm Behring vorsah. Das Urteil rief massive Gegenreaktionen in der Öffentlichkeit hervor und führte zu Arbeitsniederlegungen und Demonstrationen. Man wehrte sich insbesondere gegen die erkennbaren Bestrebungen, NS-Verbrechen durch nationalsozialistisch belastete Juristen lasch zu behandeln. Die weitere Behandlung dieses Falls macht das Beispiel zu einem Lehrstück der Zeitgeschichte und verdient größere Aufmerksamkeit: Aufhebung des Urteils und Neuverhandlung, Urteil erneut wegen Totschlags (nicht Mord) 1948. Öffentliche Reaktion: Schweigen. Begnadigung 1951.

In einem Nachwort macht *Volker Kröning* die Funktion der Darstellung des Urteils und damit auch die Funktion dieses Buches über die „Kristallnacht“ deutlich: Jede Generation ist aufgerufen, sich um ihre eigene Stellungnahme

zur Judenverfolgung in Deutschland zu bemühen. Dieses Buch bietet dazu hervorragende Grundlageninformation und belegt damit auch den Wert von gedenktagbezogener Geschichtsbetrachtung.

Günther Rohdenburg

Rübsam, Rolf: Sie lebten unter uns. Zum Gedenken an die Opfer der „Reichskristallnacht“ 1938 in Bremen und Umgebung. Bremen: Hauschild 1988. 128 S.

„Geschichte von unten“ ist nicht nur eine moderne Variante im Spektrum historischer Wissenschaften, sondern auch eine Form der Aneignung geschichtlicher Unterrichtsinhalte in der Schule. Persönliche Berichte von und Interviews mit Verwandten, Bekannten und Nachbarn sind dafür die schmale, mit erheblichem Aufwand zu erschließende Quellenbasis, die heute noch zur Verfügung steht, wenn es um die Opfer des Nazi-Terrors geht. Die Tatsache, daß Schüler und Schülerinnen diese Erschließungsarbeit 1985 im Projekt „Vergessene Namen? – Wer kennt sie noch?“ auf Initiative und mit Unterstützung des Lehrers Rolf Rübsam bewältigt haben, läßt hoffen, daß auch die nachwachsenden Generationen bei richtiger Anleitung noch Interesse und Durchhaltevermögen aufbringen, die dunklen Zonen der nationalsozialistischen Vergangenheit weiter aufzuhellen und sie nicht „zu den Akten“ zu legen.

Die Ergebnisse der Schülerarbeit sind u.a. in dieser Hinsicht beachtenswert und ermutigend; ihre Zusammenfassung in dem Buch „Sie lebten unter uns“ macht zugleich die Schwierigkeiten dieser Art der Geschichtsaneignung deutlich. In zwei ausführlichen Abschnitten wird der Lebensweg des Ehepaars Martha und Adolph Goldberg sowie Leopold Sinasohns nachgezeichnet, die während des Pogroms vom 9./10. November 1938 ermordet wurden.

Die Goldbergs werden in ihrem sozialen Engagement und überwiegend in ihrem häuslichen Bereich dargestellt, bedingt durch die Berichte überlebender Hausangestellter. Der zeitliche Bogen wird dabei weit gespannt, mit einem Schwerpunkt Anfang der 30er Jahre. Sehr viele Details beleuchten die persönliche Lebenssituation; die Darstellung verfolgt dabei kein strenges Schema, sondern fügt Einzelschilderungen, die der Gefahr der Schönmalerei – so scheint es – nicht immer widerstehen können, farbtupferartig zu einem Bild zusammen. Fehlende allgemeine Informationen über die politische Entwicklung, aber auch z. B. über das „Normalleben“ im Bürgertum machen eine Einordnung der Goldbergs in den historischen und gesellschaftlichen Kontext schwer und fördern eher den Eindruck der Glorifizierung. Erst im Abschnitt über die Isolierung in der Nazizeit (S. 45 ff.) gelingt eine konsequentere Darstellung. Leopold Sinasohns bisher weitgehend unbekanntes Lebensentwicklung wird dagegen distanzierter und systematisch erzählt. Die Zeitläufe der Weimarer Republik und des sich etablierenden Nationalsozialismus werden erkennbar. Der Leser kann sich in die Lebenssituation hineinversetzen und sie nachempfinden, insbesondere die Entlassung 1933 im Alter von 56 Jahren nach 22 Jahren Betriebszugehörigkeit.

Die Lebensdaten der ebenfalls während der „Kristallnacht“ ermordeten Bremer Opfer Heinrich Rosenblum und Selma Zwienicki sind so knapp dargestellt, daß sie nicht „lebendig“ werden können.

Seinen besonderen Wert erhält der vorliegende Band dadurch, daß er neben der Geschichte der Ermordeten auch die Geschichte der Überlebenden (der Kinder Sinasohns und Goldbergs) darstellt. Insbesondere das Leben Paul Sinasohns zeigt, welche alltäglichen Schikanen selbst „Halbjuden“ zu erleiden hatten. In diesem Abschnitt (S. 95 ff.) werden allgemeine Details der Ausgrenzung und Verfolgung beschrieben und mit der speziellen persönlichen Lebensgeschichte geschickt verknüpft, so daß hier exemplarische Geschichtsbetrachtung im eigentlichen Sinne wirklich möglich wird. Dies gilt insbesondere auch für die Einschätzung der nationalsozialistischen Gefahr durch die Juden selbst.

„Reichskristallnacht“ — dann Minsk und Theresienstadt: *Warum?* (S. 121). Die jungen Menschen, für die das Buch besonders gedacht ist, finden in ihm Anregungen, diese Frage für sich zu beantworten und ihr mit Hilfe der übersichtlichen Literaturhinweise selbständig nachzugehen.

Günther Rohdenburg

Müller, Hartmut: *Die Frauen von Obernheide*. Jüdische Zwangsarbeiterinnen in Bremen 1944/45. Hrsg. vom Senator für Arbeit der Freien Hansestadt Bremen. Bremen: Donat 1988. 146 S.

„Wenn wir in Bremen arbeiten, schäme ich mich. Nicht, weil ich geschoren, schmutzig, zerlumpt aussehe, sondern weil ich nicht mehr Mensch sein darf und andere Leute mich für etwas halten, was ich doch nicht bin“ (S. 68). Die dies gesagt hat, war eine der Frauen von Obernheide. Hartmut Müller, der seit Jahren in der Gemeinde Stuhr lebt, hat in Akten des Staatsarchivs Bremen erste Hinweise auf die Existenz eines Außenlagers des KZ Neuengamme in Obernheide, einem Ortsteil von Stuhr, erhalten. 800 jüdische Frauen aus Ungarn und Polen, im August 1944 von Auschwitz nach Bremen deportiert, haben in diesem Barackenlager gelebt. Die Kriegswirtschaft benötigte Arbeitskräfte, Trümmer mußten beseitigt werden, Behelfswohnungen — natürlich für „Volksgenossen“ — wurden gebaut. Das Lager hat keine Spuren hinterlassen: Heute grasen dort, wo die Frauen hinter Stacheldraht gelebt haben, wieder Kühe. Allerdings errichtete 1988 — nach langen Auseinandersetzungen — die Gemeinde Stuhr dort ein Mahnmal.

Einige der Frauen von Obernheide leben noch. Hartmut Müller hat sie getroffen, in Ungarn, in Israel. Sie haben ihm ihre Geschichte erzählt. Er hat auch mit Deutschen gesprochen, mit einigen wenigen, die den Frauen geholfen haben, aber auch mit den Gleichgültigen und denen, die die Frauen bewacht haben. Daraus ist ein Buch entstanden, ein ungewöhnliches Buch. Müller macht sich die Perspektive der Frauen zu eigen. Er hat die vielen Informationen zu einer Geschichte verarbeitet, die er eine der Frauen, z. T. in Tagebuchform, erzählen läßt. Amerikanische Kollegen nennen dies „Faction“ — im Gegensatz zur fiktiven Erzählung. Hintergrundinformationen, die einem

KZ-Häftling nicht zur Verfügung standen, aber Zusammenhänge erhellen oder Personen charakterisieren, sind in knappen Texten, die kursiv gedruckt sind, im ganzen Buch verstreut. Dokumente und Fotos – zeitgenössische und aktuelle Porträts der Frauen – erhöhen noch die Anschaulichkeit. Beeindruckt haben mich die Gesichter der nunmehr über 60jährigen Frauen, ihre Lebendigkeit und Wärme, die sie ausstrahlen. „Sie haben sich die Fähigkeit zu lieben im Getto und Lager erhalten, herübergerettet in ihr neues Leben“ (S. 9).

Die Geschichte der Frauen ist mit einigen dürren Worten rasch erzählt. Nach dem Überfall der Wehrmacht auf Ungarn im März 1944 begann dort die Judenverfolgung. Alle Rassengesetze, die im Deutschen Reich galten, wurden eingeführt. Adolf Eichmann zog mit der Wehrmacht in Budapest ein, die Vernichtung der ungarischen Juden begann. Ziel der Deportationen war zu meist Auschwitz, von wo die ausgesonderten arbeitsfähigen Juden zum Arbeitseinsatz ins Reich verschickt wurden. Die Frauen von Obernheide gehörten zu ihnen. In Auschwitz und Birkenau hatten sie auf der Rampe die Selektion ihrer Eltern erlebt, sie wurden von ihren Geschwistern getrennt. Am 15. Juni 1944 forderte der Regierende Bürgermeister von Bremen etwa 1000 Personen an, die für den Bau von Behelfswohnungen für ausgebombte Volksgenossen benötigt wurden. Das SS-Wirtschafts-Verwaltungshauptamt wies zunächst 500 weibliche KZ-Häftlinge aus Auschwitz zu, weitere 300 sollten folgen. Sie wurden zunächst in den Reitställen der Hindenburg-Kaserne untergebracht, im September wurde dann ihre Unterbringung im ehemaligen Kriegsgefangenenlager Obernheide angeordnet. Die meisten von ihnen waren jung, einige unter zwanzig. Die Frauen mußten bei den verschiedenen Bauunternehmern Schwerstarbeit leisten. Sie litten unter Hunger und Kälte, unter den Drangsalierungen vor allem der SS-Aufseherinnen. Der Blick aus der Sicht dieser Frauen verhindert allzu einfache pauschale Urteile und bestätigt wieder einmal die These, daß es für jeden Handlungsspielräume gab, sogar für den Kommandanten eines Lagers von KZ-Häftlingen. Für die Frauen jedenfalls konnte es lebensrettend sein, wenn der Kommandant kein Sadist und Schläger war, sondern versuchte, die Bedingungen für die Frauen nicht unnötig zu verschlechtern. Ebenso wichtig für das Überleben waren die Arbeitsbedingungen. Ein Unternehmer konnte sich sogar gegenüber den SS-Aufseherinnen durchsetzen, für wärmere Kleidung und Zusatzverpflegung sorgen – was ihn nicht hinderte, an dem Einsatz der Häftlingsfrauen – zumindest mittelbar – zu verdienen.

Und die Stuhler Bevölkerung? Die Mehrheit von ihr sah weg – mit dem „Judenlager“ wollte man nichts zu tun haben. Eine merkwürdige psychologische Abwehrreaktion scheint da vorherrschend gewesen zu sein: Wenn diese Frauen so aussahen, schmutzig, hungrig, bewacht von SS-Aufseherinnen, so hatten sie es wohl auch irgendwie verdient. Statt Mitleid schlug den Frauen Verachtung entgegen. Nur einige wenige verhielten sich mutig und menschlich.

Der Leidensweg der Frauen war nicht in Obernheide beendet. Am 4. April 1945 wurden sie evakuiert. Der Todesmarsch nach Bergen-Belsen begann. Das Konzentrationslager war bei Kriegsende ein „Inferno aus Überlebenden,

Sterbenden und Toten“ (S. 135). Auch einige der Frauen aus Obernheide infizierten sich an Typhus und Fleckfieber. Am 15. April 1945 wurde Bergen-Belsen befreit.

Inge Marßolek

Meiners, Werner: Geschichte der Juden in Wildeshausen. Oldenburg: Holzberg 1988. 359 S. (Oldenburger Studien. Bd. 30.)

Als am 18. November 1941 570 Juden von Bremen aus nach Minsk deportiert wurden, gehörten zu ihnen auch die Angehörigen jener Familien, die im Frühjahr 1940 gezwungen worden waren, Wildeshausen zu verlassen und nach Bremen zu „verziehen“. 590 Jahre nach einer ersten Judenvertreibung im Jahre 1350 hatte damit die Geschichte der Juden in Wildeshausen ein vorläufiges Ende gefunden. Wer sich nicht der Verfolgung durch die Nationalsozialisten durch Flucht und Auswanderung hatte entziehen können, endete durch Deportation und Vernichtung in den Lagern von Theresienstadt, Riga, Stutthof, Auschwitz sowie vor allem im Getto von Minsk.

Nur wenige Wildeshauser Juden haben Verfolgung und Deportation überlebt, kehrten 1945 nach Wildeshausen zurück. Seit 1961 gibt es keine jüdischen Mitbürger in Wildeshausen mehr. Was geblieben ist, ist die Erinnerung an eine über 600 Jahre alte Geschichte jüdischen Lebens. Sie für die Nachwelt festgehalten zu haben, ist Verdienst des Autors und der Stadt Wildeshausen, die Meiners 1986 mit der „Geschichte der Juden in Wildeshausen“ beauftragte, ohne es allerdings für notwendig zu halten, in einem Vorwort zu Geschichte und Verantwortung Stellung zu nehmen (statt dessen zitiert der Autor einleitend Bundespräsident von Weizsäcker).

Dem Autor ist es in der relativ kurzen Bearbeitungszeit, die ihm zur Verfügung stand, gelungen, nicht nur eine gründliche Aufarbeitung und vorbildliche Schilderung jüdischen Lebens in Wildeshausen vorzulegen, sondern auch die überlebenden jüdischen Familien Wildeshausens im Ausland aufzuspüren, sie für eine Mitarbeit zu motivieren, sie an ihre eigene Geschichte wieder heranzuführen und wertvolle Erinnerungen und Dokumente für die Zukunft zu sichern.

1865 lebten 72 Personen jüdischen Glaubens in Wildeshausen, nicht unermögend und durchaus anerkannt. Zu ihnen zählte damals auch Heinrich Heinemann, der 1864 — was durchaus nicht üblich war — an der Universität in Tübingen promovierte und ein vielbeachteter jüdischer Religionslehrer in Frankfurt wurde.

Die früh im Oldenburger Land einsetzende Wirtschaftskrise führte in den zwanziger Jahren auch in Wildeshausen dazu, daß viele jüdische Familien den Ort verließen und ihr Glück in den umgebenden Städten wie Delmenhorst oder Bremen versuchten. Am 30. Januar 1933, dem Tag der nationalsozialistischen „Machtergreifung“, lebten nur noch 20 jüdische Einwohner in Wildeshausen.

Sie wie alle anderen, namentlich bekannten Juden, die einmal im Amte Wildeshausen ansässig gewesen waren, hat der Autor in einem Anhang mit

kurzbiographischen Daten festgehalten. In weiteren Listen nennt er die Namen der Vorsteher und der Lehrer der jüdischen Gemeinde, die seit spätestens 1827 mit amtlicher Duldung bestanden hatte, und schließt mit einem Grabstellenverzeichnis des jüdischen Friedhofs in Wildeshausen.

Hartmut Müller

Sommer, Karl-Ludwig: Wiederbewaffnung im Widerstreit von Landespolitik und Parteilinie. Senat, SPD und die Diskussion um die Wiederbewaffnung in Bremen und im Bundesrat 1948/49 bis 1957/58. Bremen: Steintor 1988. 366 S.

Die erbittert geführte Debatte über die Wiederbewaffnung Westdeutschlands ist von Konrad Adenauer (CDU), dem ersten Bundeskanzler, klug eingefädelt und so geschickt gesteuert worden, daß die größte Oppositionspartei, die SPD, immer nur auf die Fakten, die die Bundesregierung setzte, reagieren konnte. Mehr noch: Die für Bürger an sich zentrale Frage der Westintegration und der damit verknüpften Wiederbewaffnung hatte in den ersten drei Bundestagswahlkämpfen 1949, 1953 und 1957 nie wahlentscheidendes Gewicht. Trotz erster Pressemeldungen Ende 1948 über eine mögliche Wiederbewaffnung spielte die Frage bei der Bundestagswahl 1949 noch überhaupt keine Rolle, war aber bereits in der ersten Legislaturperiode im Sommer 1952 mit der Unterzeichnung des Deutschland-Vertrags und des Vertrags über eine Europäische Verteidigungsgemeinschaft (EVG) im Grundsatz entschieden! Spätestens seit 1952 ging es im politischen Entscheidungsprozeß nicht mehr um das „Ob“ einer Wiederbewaffnung, sondern nur mehr um das „Wie“. Die breite antimilitaristische Strömung der unmittelbaren Nachkriegszeit — 1945 bis 1950 durch viele Umfragen dokumentiert — blieb politisch folgenlos. Die SPD, die unter Kurt Schumacher und Erich Ollenhauer dieses antimilitaristische Stimmenpotential an sich zu binden versuchte, sah sich weit abgeschlagen in der Defensive.

Stand in der Forschung über den außen- und wehrpolitischen Entwicklungsprozeß der Bundesrepublik bisher die Politik der Mehrheitsfraktion im Mittelpunkt des Interesses, so hat Karl-Ludwig Sommer Willensbildungsprozesse der Minderheit — aus der Perspektive des Bundeslandes Bremen — ausführlich dargestellt. Die öffentliche Meinung, die organisierten Willensäußerungen von Verbänden, Kirchen und Parteien, insbesondere der SPD, sowie die Beschlüsse der Bürgerschaft und des Senats konnten — vermittelt über den Bundesrat — bundespolitisch wirksam werden. Sommers Untersuchung eröffnet spannende Einblicke in die Arbeitsweise dieses Gremiums und in die sich aus seiner Mitwirkung an der Bundespolitik ergebenden Folgen für das föderalistische System. Gerade das Bremer Beispiel ist aus mehreren Gründen besonders interessant. Zum einen bildeten die parteipolitischen Kontrahenten in Bonn in Bremen zu jener Zeit eine Regierungskoalition (SPD, CDU, DVP); zum anderen hat der langjährige Präsident des Senats, Wilhelm Kaisen (1945 — 1965, Mitglied des Parteivorstandes der SPD 1946 — 1950 und 1959 bis 1966), in Fragen der Außen- und Wehrpolitik im Senat, im Bundesrat und

über die Grenzen der Bundesrepublik hinaus viel Zustimmung erfahren. Sommers mühevollen Arbeit ist gleichzeitig auch ein wichtiger Beitrag zur politischen Biographie Kaisers in einer der Schlüsselfragen zur Geschichte der Bundesrepublik. Dieser, bundesweit wichtigster Repräsentant der Bremer SPD, immer wieder neu in Bürgerschaftswahlen mit beachtlichem Erfolg in seinem Amt bestätigt, hatte in Bremen eine „fast schon absolutistische Machtfülle“ (S. 16), zumal auch die Bremer SPD, Ende der 40er und Anfang der 50er Jahre dem Bezirk Hamburg/Nordwest noch untergeordnet, keine Instrumente zur Kontrolle des Senats entwickelt hatte. Nach Sommers Urteil zeichnete sich die Bremer SPD der 50er Jahre „durch Profillosigkeit gegenüber Senat und Fraktion, durch Autoritätsgläubigkeit und Theoriefeindlichkeit“ aus und war in jenen Jahren „praktisch identisch mit der Bürgerschafts-Fraktion“, die wiederum ganz wesentlich von Richard Boljahn, dem Vorsitzenden der SPD-Fraktion (1951–1967), geprägt war und Kaiser den Rücken deckte.

Die Ergebnisse der Sommerschen Arbeit stützen sich überwiegend auf unveröffentlichte Akten und Unterlagen aus dem Staatsarchiv Bremen, dem Archiv der sozialen Demokratie in Bonn (wo sich die meisten Unterlagen zur Geschichte der Bremer SPD befinden), dem Bundesarchiv in Koblenz und den Beständen der Vertretung der Freien Hansestadt Bremen beim Bund. Bei gleichzeitiger Auswertung der Bremer Presse gelangen dem Autor eine umfassende Aufarbeitung, Analyse und sorgsame Interpretation der schier endlosen Unterlagen, die das Buch zu einem regional unverzichtbaren Nachschlagewerk zum zentralen Thema der bundesdeutschen und bremischen Nachkriegsgeschichte machen.

Daß sich die nach 1945 zunächst weithin verbreitete antimilitaristische Einstellung, die „Ohne mich“-Haltung und die pazifistischen und neutralistischen Bestrebungen schrittweise – kaum merklich – ins Abseits einer Minderheitenposition abdrängen ließen, hat – neben dem Aufkommen einer begründeten Freude über den ungeheuren wirtschaftlichen Aufschwung der 50er Jahre im Vergleich zum Schicksal der Bürger der DDR – vielfältige Ursachen. Ein „komplexes Zusammenwirken internationaler und nationaler politischer wie auch wirtschaftlicher Faktoren“ bestimmte, wie Sommer resümiert, „den nahezu fünfjährigen Entscheidungsprozeß in der Bundesrepublik, an dessen Ende die Aufnahme in die NATO samt der dafür eingegangenen Verpflichtung stand, dem Bündnis unterstellte nationale Streitkräfte aufzubauen. Seine Inhalte und der zeitliche Ablauf wurden weitgehend durch Vorgaben der westlichen Siegermächte bestimmt bzw. im Einzelfall durch sowjetische Initiativen provoziert“ (S. 13). Daß die Landesverteidigung von den Mehrheitsparteien ohnehin nicht, aber auch vom Parteivorstand der SPD nie grundsätzlich in Frage gestellt worden ist, verurteilte pazifistische Bestrebungen von vornherein zum Schattendasein; der Kurs waffenarmer Neutralität hatte unter den Vorzeichen des „Kalten Krieges“ keine sonderliche Überzeugungskraft. Trotz erkennbarer grundsätzlicher Übereinstimmung in der Frage einer künftig notwendig werdenden Landesverteidigung zwischen der Bundesregierung und der SPD hebt Sommer für die Art der Diskussion um die Wiederbewaffnung die „Form des Nicht-Dialogs“, das „Schema des

Aneinander-Vorbeiredens“ hervor, die für die 50er Jahre typisch gewesen und in der Nachrüstungsdebatte am Ende der 70er Jahre wieder aufgenommen worden seien (S. 12). Für Adenauer war die Wiederbewaffnung „in erster Linie politisches Mittel, um die Westintegration und die Souveränität der Bundesrepublik herbeizuführen. Die Lösung des Sicherheitsproblems war der zwar erwünschte, aber eben nicht in erster Linie erstrebte Nebeneffekt. [. . .] Demgegenüber hielt Schumacher die Anerkennung der völligen politischen und militärischen Gleichberechtigung der Bundesrepublik durch die künftigen Bündnispartner für eine unabdingbare Voraussetzung einer aktiven deutschen Beteiligung, wobei er gleichzeitig eine gegebenenfalls auch ohne ausdrückliche Billigung der Westmächte einzulösende gesamtdeutsche Option für die Bundesrepublik offen halten wollte. Auch in der Diskussion um die Wiederbewaffnung spielte insofern die Gretchenfrage der westdeutschen Nachkriegspolitik, nämlich Bindung an den Westen auch um den Preis eines zumindest vorläufigen Verzichts auf Wiedervereinigung, eine entscheidende Rolle“ (S. 13 f.).

Die SPD war unter der Bedingungsformel „Gleiches Risiko, gleiche Chancen, gleiche Opfer“ für die Beteiligung an einer westlichen Streitmacht. Da angesichts der politischen Realitäten im Nachkriegseuropa, wie Sommer feststellt, diese Formel für die Westalliierten „unannehmbar“ war, vermochte die SPD die zwei Richtungen der Partei, das Bekenntnis zur Landesverteidigung mit der starken antimilitaristischen Grundströmung in der Mitgliedschaft, im Nein zu den Remilitarisierungsplänen der Westalliierten und der Bundesregierung „zusammenzuführen“ (S. 57). In ihrem Oppositionskurs ging die SPD letztlich einer klaren inhaltlichen Festlegung aus dem Wege — mit „Rücksicht auf die Stimmung in der Bevölkerung und bei den eigenen Mitgliedern“ (S. 45). Als zukunftsbezogene Perspektive entwickelte die SPD die Idee einer Einbindung Gesamtdeutschlands „mit den anderen europäischen Staaten in ein kollektives Sicherheitssystem“ (S. 28). In diesem Rahmen sei ein Verteidigungsbeitrag zweckmäßig. Westdeutschland jedoch müsse neutral bleiben, um nicht als Befehlsempfänger der Alliierten eine Politik des „nationalen Verzichts“ festzuschreiben.

Das giftige Wort Schumachers vom „Kanzler der Alliierten“ (22. November 1949) war einer der Ansatzpunkte des jahrelangen Konflikts Wilhelm Kaisens mit dem SPD-Parteivorstand. Kaisen machte der Bonner SPD den schweren Vorwurf, sie versuche, die nationalistische Opposition von rechts an sich zu binden; es sei ein „verhängnisvolles Bestreben“, „den Patriotismus für die SPD zu monopolisieren“ (S. 33).

Kaisen galt nach seinen Reisen in die USA (1950) und nach Frankreich (1951) unter den Ministerpräsidenten als „„Experte‘ in Fragen der Außenpolitik“ (S. 95). Im Gegensatz zum „idealistischen“ Kurs Schumachers vertrat er einen handfesten „pragmatischen Politikansatz“ (S. 21). Während er zunächst Anstoß daran nahm, wie sehr die SPD-Führung sich schon gegen den Osten festgelegt hatte (1946), sah er spätestens nach der Münchner Ministerpräsidenten-Konferenz 1947, daß man als Grundlage künftiger Politik vom Ost-West-Gegensatz auszugehen habe und „auf absehbare Zeit schwerlich“ ein wiedervereinigtes Deutschland entstehen würde (S. 20). Für Kaisen war

jetzt der Weststaat das nächstliegende Ziel. Ihm ging es „in erster Linie darum, für die Menschen im zu über 60 % zerstörten Bremen zunächst das nackte Überleben zu sichern“ (S. 19). Konsolidierung und Wiederaufbau im eigenen Bereich bestimmten seine Haltung zur Vertragspolitik der Bundesregierung und zur Besatzungsmacht. Kaisen wußte, daß die Gewährung weiterer amerikanischer Hilfen für Europa politisches Wohlverhalten voraussetzte oder auch eine „Spezialbehandlung“ im Falle des Abweichens nach sich ziehen konnte (S. 111). Die Wirtschaft wieder in Gang zu bringen, war ihm das wichtigste, und er rechnete mit einer neuen Handelsflotte, mit der Wiederaufnahme des Schiffbaus und dem Fortfall der Beschränkungen der Seeschifffahrt (S. 62, 100).

Mit der vermeintlich „opportunistischen“ Vertretung spezifischer Interessen Bremens handelte sich Kaisen harsche Kritik des SPD-Parteivorstands ein, der seine Grundsätze und Zielsetzungen verletzt sah. Realitätssinn jedoch konnte man Kaisen nicht so leicht absprechen. Zu Recht verwies er darauf, Deutschland könne nicht nachträglich so tun, als habe es den Krieg gewonnen (S. 137). Er entwarf „das Schreckensbild eines amerikanischen Rückzugs aus Europa und einer Einigung der vier Siegermächte auf Kosten Deutschlands“ (S. 99); er warnte vor der möglichen Anfälligkeit für die „sowjetische Doktrin“ und akzeptierte offen Adenauers Konzeption der „Politik der Stärke“ als Weg zur Unabhängigkeit der Bundesrepublik (S. 137). Als die Bundeswehr schließlich eingeführt war, nahm er sie sogleich mit dem Argument an, es dürfe nicht wieder, wie in der Weimarer Republik, zwischen Arbeiterpartei und Militär ein unüberbrückbarer Riß entstehen. Die Bundeswehr könne sich sonst rasch als Machtinstrument entwickeln, das die demokratische Entwicklung bedrohe.

Adenauer wußte Kaisen zu schätzen, der mit seiner Position die Bonner SPD in Rage brachte und 1950 auf dem Hamburger Parteitag als Beisitzer im Parteivorstand abgewählt wurde. Kaisen aber war fest davon überzeugt, daß es eigentlich die SPD hätte sein müssen, die die von Adenauer betriebene Politik vertreten sollte: „In der europäischen Frage liegen wir auf der falschen Seite [. . .]“ (S. 134).

Schon 1953 mußte die SPD die bittere Pille schlucken, für ihren Kurs, ohnehin nicht widerspruchsfrei und sonderlich klar, keine Mehrheiten zu erhalten. Es setzte ein schmerzlicher Anpassungsprozeß an die bekämpfte Politik Adenauers ein. Die Grundfesten der Bundesrepublik, Westintegration und NATO-Eintritt, wurden im Godesberger Programm der SPD (1959) akzeptiert; 1960 schloß die SPD nicht einmal mehr die am heftigsten bekämpfte Ausrüstung der Bundeswehr mit Atomwaffen aus, „falls diese im Rahmen der strategischen Konzeption der NATO für notwendig befunden werden sollte“ (S. 279). „Der überragende Erfolg Adenauers und der Unionsparteien gab den entscheidenden Impuls für die ‚realpolitische Resignation‘ der SPD-Führung hinsichtlich ihrer außen- und wehrpolitischen Haltung. Sie schwenkte nun endgültig auf den von den Westmächten und der Bundesregierung vorgegebenen, ideologisch durch die Grundannahme des ‚Kalten Krieges‘ zwischen Ost und West bestimmten Kurs ein, wie es die Pragmatiker der ‚Bürgermeister-Fraktion‘“ — Max Brauer (Hamburg), Ernst Reuter (Berlin)

und Wilhelm Kaisen — „bereits Anfang der 50er Jahre gefordert hatten“ (S. 302). Kaisen war dann nicht zufällig ab 1959 wieder Mitglied des Parteivorstands.

Auf das Votum des Bundeslandes Bremen im Bundesrat hatte Kaisen maßgeblichen Einfluß. Quer zur Linie der SPD bejahte er den Beitritt der Bundesrepublik zum Europarat 1950, der nach Meinung Schumachers und des Hamburger Parteitags im Mai 1950 (360 gegen 11 Stimmen gegen den Beitritt) langfristig die Konsolidierung „Rumpfwestdeutschlands“ und die Wiederbewaffnung bedeutete. Der Bremer Senat legte sich auf ein positives Votum im Bundesrat fest (S. 39) — der Vorwurf der Spaltung der SPD wurde laut. Herbert Wehner rief dazu auf, „die Haltung der Partei in Bundesrat, Parteivorstand und Bundestagsfraktion besser zu koordinieren“ (S. 39). — Am 29. August 1950 machte Adenauer den Westmächten — ohne Absprache im Kabinett — das verklausulierte Angebot, deutsche Truppen für eine gemeinsame westliche Armee aufzustellen (S. 54), und löste damit den Rücktritt des Bundesinnenministers Gustav Heinemann aus. Im Herbst 1951 bezeichnete Kaisen die Wiederbewaffnung als „historische Notwendigkeit“ (S. 59). Anläßlich der abschließenden Behandlung des Ratifizierungsgesetzes zur Bildung der Montan-Union („Schuman-Plan“), die von der SPD mit ähnlicher Argumentation wie schon der Europarat abgelehnt wurde, ließ der Bremer Senat das Gesetz im Bundesrat passieren. „Dieser Beschluß ließ nun auch seitens der Bremer SPD offene Kritik an der eigenen Senatoren-Riege laut werden“ (S. 64). — Ende November 1951 einigten sich Frankreich, Belgien, Italien, Luxemburg, die Niederlande und die Bundesrepublik auf das Konzept einer Europäischen Verteidigungsgemeinschaft (EVG), die dem NATO-Hauptquartier unterstellt werden sollte. Entgegen der SPD, die die fehlende Gleichberechtigung der Bundesrepublik, das Junktim zwischen einem Wehrbeitrag und der Ablösung der Besatzungsrechte, das Fehlen einer Wehrhoheit im Grundgesetz kritisierte und den Wiedervereinigungsvorbehalt gegen das Vertragswerk ausspielte, hatte Kaisen eine positive Einstellung „zu einer schrittweisen Einbindung der Bundesrepublik in das westliche Bündnis“ (S. 87). Seine Argumentation wirkte „wie eine Paraphrase des von Adenauer propagierten Konzepts der ‚Politik der Stärke‘“ (S. 89). Die Bremische Bürgerschaft hatte berechtigte Zweifel, daß der Senat im Bundesrat im Sinne der Parteilinie gegen die EVG stimmen würde. Mit einem demonstrativen Beschluß — der Antrag wurde am 21. Mai 1952 von der KPD in der Bürgerschaft eingebracht — stimmten die rechtsradikale SRP, die KPD und die SPD in namentlicher Abstimmung für den Protest gegen den „Generalvertrag“. Nach einem langen, insbesondere verfassungsrechtlich geführten Streit zwischen den Bundestagsfraktionen plädierte Kaisen — in diametralem Gegensatz zu Ollenhauer — für das Vertragswerk. Es würde die Bundesrepublik mit den nötigen Sicherheitsgarantien umgeben, zur politischen Emanzipation der Bundesrepublik beitragen und „eher zu einer Aussöhnung zwischen Frankreich und Deutschland, dem zentralen Problem der europäischen Einigung, führen“ (S. 117).

Nachdem die EVG am Votum der Französischen Nationalversammlung scheiterte, wurden nach einer „fast schon atemberaubend kurzen Verhand-

lungszeit von weniger als zwei Monaten“ die „Pariser Verträge“ am 23. Oktober 1954 unterzeichnet, insgesamt elf Abkommen, Protokolle und Erklärungen, die das Ende des Besatzungsregimes einläuteten und den Beitritt der Bundesrepublik zur NATO beinhalteten. Der Bundesrat ließ im ersten Durchgang die Ratifizierungsgesetze passieren — „bei zweimaliger Stimmenthaltung Bremens, das dem Deutschlandvertrag sogar zustimmte“ (S. 159). Auch im zweiten Durchgang bejahte Bremen den Deutschlandvertrag; zwei Ratifizierungsgesetze zu den „Pariser Verträgen“ lehnte es ab und sprach sich auch gegen das „Saar-Abkommen“ aus (S. 174).

Nach der Grundgesetzänderung und dem NATO-Beitritt begann die SPD, sich mit den Fakten einzurichten und arbeitete in den Ausschüssen an der Verbesserung der Wehrgesetze intensiv mit. „Die Mitwirkung des Bremer Senats an dieser Gesetzgebungsarbeit im Bundesrat erfolgte überwiegend als Routineangelegenheit, wobei die jeweiligen Stellungnahmen wiederum maßgeblich von Kaisen bestimmt wurden“ (S. 206). Insgesamt machen die Entscheidungen des Senats im Bundesrat auf Sommer „den Eindruck von Zufälligkeit“ (S. 215) und „einer eher lästigen Pflichtübung“ (S. 216). Die Bremer Tageszeitungen und auch das Bremer SPD-Organ stellten am Ende sogar die Berichterstattung über die Wehrgesetzgebung im Bundesrat ein . . . (S. 217). In seinem abschließenden Resümee zur außenpolitischen Mitwirkung des Bundesrats in der Diskussion um die Wiederbewaffnung bewertet Sommer das Entscheidungsverhalten als „Selbstaufgabe“ (S. 284 ff.). Der Bundesrat war vielfach überfordert, „den von ihm reklamierten außenpolitischen Mitspracheanspruch tatsächlich durchzusetzen“ (S. 287 f.). „Die Erkenntnis, daß die Wahrnehmung der offensichtlich politischen Funktion des Bundesrats diesen zwangsläufig in die parteipolitische Auseinandersetzung verstricken mußte, führte dazu, die jeweils umstrittene Materie nur unter legislativen und verwaltungstechnischen Gesichtspunkten abzuhandeln. [. . .] Bereits im August 1954 wurde in der Presse die ‚einschläfernde Langeweile‘ einer bestimmten Bundesratssitzung als ‚Musterbeispiel für eine Durchschnittskonferenz des Bundesrats‘ bezeichnet“ (S. 294). Während der Bundesrat eigentlich den Ländern eine eigenverantwortliche Teilhabe am bundespolitischen Entscheidungsprozeß sichern sollte, hat er in Wahrheit, so Sommers Diagnose, „der Herausbildung eines überwiegend auf den Bund hin orientierten Parteienstaates Vorschub geleistet“ (S. 296). Die Unterordnung des Abstimmungsverhaltens der einzelnen Landesregierungen im Bundesrat unter parteitaktische Erwägungen bei wichtigen Entscheidungen gehöre längst „zu einem festen Bestandteil der politischen Praxis in der Bundesrepublik“ (S. 297). Adenauer habe diesen Prozeß gefördert, wobei Kaisen, Brauer und Reuter weniger die Parteilinie der SPD geprägt als vielmehr der außenpolitischen Selbstentmachtung des Bundesrates Vorschub geleistet hätten (S. 297) — durch zahlreiche Stimmenthaltungen und den Verzicht auf deutliche Positionen und einer materiellen Prüfung der zahlreichen Gesetze.

Unterhalb der institutionellen Ebene der Länderkammer und des Entscheidungsprozesses im Senat, den Kaisen als Koalition mit der CDU und DVP (später FDP) ausgestaltete, auch wenn Mehrheiten für die SPD gegeben waren, zeichnet der Verfasser sorgfältig die zahlreichen Meinungsäußerungen, Pro-

teste, Kundgebungen, Diskussionsveranstaltungen, Resolutionen, Petitionsaktionen, Vortragsabende auf, wie sie sich in Vereinigungen, Verbänden (z. B. Bremer Gewerkschaften), Kirchen, Parteien, Bürgerschaft und in den Bürgerschafts- und Bundestagswahlkämpfen niedergeschlagen haben. Für die politischen Hauptrichtungen in der Wiederbewaffnungsdebatte, die im Bremen der 50er Jahre noch ihre eigene Presse hatten, werden die Verlaufsprozesse der öffentlichen und veröffentlichten Diskussion für den Zeitraum 1945 bis 1958 breit vorgestellt und kommentiert.

Zu den fesselnden Abschnitten gehören die Darstellungen der größeren Protestaktionen. Der aus der DDR materiell unterstützte Kampf der KPD gegen die Remilitarisierung (1950/51) als Versuch einer selbstorganisierten Volksbefragung wurde von der Bundesregierung verboten, lief aber dennoch weiter. Die an sich harmlose Kampagne wurde als eine im Terrorismus endende Aktion geißelt; Hausdurchsuchungen, Beschlagnahme von Flugschriften und Plakaten, staatsanwaltliche Ermittlungsverfahren prägten den Alltag kommunistischer Agitation gegen die Wiederbewaffnung. Der junge Staat der Bundesrepublik hatte zu Beginn der 50er Jahre noch wenig Verständnis für die Grundrechte seiner Verfassung; der Bremer Senat machte da keine Ausnahme und half bei der Kriminalisierung (S. 68 ff.). — Die „Paulskirchen-Aktion“ (S. 149 ff.), von der SPD, anfangs auch vom DGB, und Kreisen der Ev. Kirche getragen, rückte mit mehreren Kundgebungen und einer Unterschriftensammlung den Wiedervereinigungsvorbehalt („Deutsches Manifest“) gegen den NATO-Beitritt in den Mittelpunkt. Es war die erste größere außerparlamentarische Opposition, die die zuvor eher antiplebiszitäre SPD in den 50er Jahren organisierte; sie war im ganzen aber allzu kurzatmig angelegt und verpuffte rasch. — Höhepunkt des Protestes der Adenauer-Ära gegen die Wiederbewaffnung war zweifellos die „Kampf dem Atomtod“-Kampagne, die wie keine andere Bremer Bürger gegen die atomare Ausrüstung der Bundeswehr mobilisierte und die verbreiteten Trends zur saten Wohlstandsmentalität und Entpolitisierung durchbrochen hat (S. 233 ff.). Innerhalb weniger Wochen (April, Mai 1958) gab es in Bremen drei große Demonstrationen und Kundgebungen gegen eine bundesdeutsche Beteiligung an den Völkervernichtungswaffen — der 1. Mai 1958 war ganz unter das Motto der Kampagne gestellt, 80 000 Bremer und Bremerinnen reihten sich in den Umzug ein. Boljahn und Kaisen trugen die Protestwelle mit. Als der Vorstoß der SPD-Bundestagsfraktion in Bonn scheiterte, eine Volksbefragung auf gesetzlicher Grundlage durchzuführen, besannen sich die SPD-regierten Bundesländer auf ihre Länderverfassungen, die ihnen die Möglichkeit der Volksgesetzgebung einräumen. So auch in Bremen. Aber selbst die konsultative Volksbefragung scheiterte endgültig am Spruch des Bundesverfassungsgerichts — mit brüchiger juristischer Begründung.

Karl-Ludwig Sommers Werk belegt, wie spannend es sein kann, sich mit der Geschichte der Bundesrepublik aus der Perspektive Bremens zu befassen und damit gleichzeitig ein gutes Stück Regionalgeschichte aufzuarbeiten, die den politischen Akteuren und Interessierten der Stadt eine ausgezeichnete Orientierungshilfe für das eigene Selbstverständnis bietet.

Reinhard Bockhofer

Butterwegge, Christoph: Friedenspolitik in Bremen nach dem Zweiten Weltkrieg. Bremen: Steintor 1989. 347 S.

Der Autor des vorliegenden Buches behandelt auf 258 Seiten die Entwicklung der Bremer Friedensbewegung von der unmittelbaren Nachkriegszeit bis zum Ende der 60er Jahre, wobei der weitaus größte Teil den 50er Jahren gewidmet ist. Die staatliche Ebene — Senat und Bürgerschaft — spielen zwar eine wichtige Rolle, das Schwergewicht liegt aber auf der Ebene außerhalb der etablierten Institutionen. Ihn habe vornehmlich „das Wechselverhältnis zwischen Friedensbewegung und Friedenspolitik“ interessiert, schreibt Christoph Butterwegge in der Einleitung (S. 10). — Wieso taucht dann nur die *eine* Komponente im Titel auf? Etwa deshalb, weil das Wort Friedensbewegung nicht mehr „zieht“ auf dem Buchmarkt? — Die jüngere Friedensbewegung der frühen 80er Jahre nach dem sog. NATO-Doppelbeschluß konnte nicht mehr aufgenommen werden. Auch so hat der Leser/die Leserin eine Menge zu bewältigen. Da ist es äußerst hilfreich, daß Christoph Butterwegge in einem gut lesbaren und verständlichen Stil schreibt, der darüber hinwegtröstet, daß die „Bleiwüste“ des Textes von keinem einzigen Foto unterbrochen wird (wofür der Verfasser aber wohl nicht verantwortlich gemacht werden kann).

Es handelt sich um eine Arbeit, die auf eigenständiger Forschung beruht, neues Material auswertet und bemüht ist, den neuesten Forschungsstand zur Geschichte der Friedensbewegung in der Bundesrepublik zu berücksichtigen und dafür auf das Heranziehen einiger älterer Standardwerke zur Geschichte von Wiederaufrüstung und Westintegration verzichtet.

Der Verfasser hat nun laut eigener Aussage das Buch nicht nur deshalb geschrieben, weil er die Grenzen der Wissenschaft vorantreiben wollte, sondern weil er auch eine politisch-didaktische Absicht damit verfolgt, nämlich die, der heutigen Friedensbewegung aufzuzeigen, wo ihre Wurzeln liegen. Die, die sich heute für den Frieden engagieren, sollen mit „historischem Selbstbewußtsein“ ausgestattet werden, damit sie „ihren Gegnern“ besser „gewachsen“ seien. Nur so „können die Friedenskräfte den Nachteil, keine politische und/oder wirtschaftliche Macht zu besitzen, halbwegs ausgleichen“ (S. 9).

Neben der Darlegung dieser außerwissenschaftlichen Zielsetzungen stellt der Autor dankenswerterweise auch seinen politischen Standort klar. „Als linker Sozialdemokrat und Gewerkschafter, der seit längerem in der Bremer Friedensbewegung aktiv“ sei, nehme er sich das Recht, das Verhalten seiner eigenen Partei sehr kritisch zu betrachten, „auch wenn dabei Fehler und Versäumnisse anderer Strömungen der Arbeiterbewegung“ — gemeint sind die Kommunisten — „vielleicht etwas zu kurz“ kämen (S. 10). Quasi im Sinne ausgleichender Gerechtigkeit wird das damit begründet, daß sich in der übrigen Fachliteratur bereits „ein Übermaß an Polemik gegenüber der KPD“ fände und ohnehin inzwischen auch die marxistisch-leninistisch orientierten Historiker die zweifellos vorhandenen Fehler der Kommunisten thematisierten (ebd.). Angesichts der Lage, in der sich die kommunistische Bewegung derzeit weltweit befindet, mutet diese Argumentation einigermaßen grotesk an.

Aber das Buch wurde schließlich vor der „Wende“ in der DDR geschrieben. — Hier liegt die Crux des Buches bzw. die Schwierigkeit der Rezensentin. Entweder man nimmt diese Position hin, dann erübrigt sich aber eine intensive Auseinandersetzung mit der Untersuchung, weil jegliche Kritik von vornherein ins Leere läuft — oder man akzeptiert sie nicht, jedenfalls nicht als Basis einer wissenschaftlichen Arbeit. Dem letzteren neigt die Rezensentin allein schon deshalb zu, weil nur so eine ernsthafte Beschäftigung möglich ist, die das Buch zweifellos verdient.

Die Arbeit bietet eine Fülle neuer Erkenntnisse und Einsichten in bisher unbekannte Zusammenhänge — beispielsweise im Hinblick auf das Ausmaß der innerparteilichen Kontroverse um die Wiederaufrüstung innerhalb der Bremer SPD oder auf die Aktivitäten von Teilen der Bremer Frauenbewegung wie der IFFF (Internationale Frauenliga für Frieden und Freiheit). Überhaupt wird zum ersten Mal die Tätigkeit der verschiedenen Gruppen der Friedensbewegung, wenn auch nicht bei allen in gleicher Intensität, auf lokaler Ebene aufgearbeitet, so daß das Buch eine wahre Fundgrube ist. Manchmal wird die Leserin von der Masse der Informationen, die auf einer einzigen Seite geboten werden, geradezu erschlagen. Eindrucksvoll ist es schon, wieviele verschiedenartige Veranstaltungen gegen die Remilitarisierung es im Bremen der 50er Jahre gab. Bemerkenswert, wie stark sich einzelne Kirchengemeinden, allen voran die Stephanigemeinde, in die Bewegung gegen den Eintritt in die NATO, gegen die Ausrüstung der Bundeswehr mit Atomwaffen, später gegen die Notstandsgesetze einschalteten. Wichtig auch, einmal im einzelnen vorgeführt zu bekommen, zu welchen Auswüchsen das Klima des Kalten Krieges auch in Bremen führte.

Aber — bei allem Respekt vor dem immensen Arbeitsaufwand und der Fülle des ausgebreiteten Materials —, der Vorwurf einer gewissen „Einäugigkeit“ ist dem Verfasser nicht zu ersparen. Zwar verurteilt er zu Recht den emotionalen Antikommunismus der Bremer SPD, deren Presseorgan, die Bremer Volkszeitung, sich dazu hinreißen ließ, den Tag der Anerkennung der Oder-Neiße-Grenze durch die Regierung der DDR als „Tag der Schande“ zu bezeichnen (S. 63); zu Recht kritisiert er die hasenfüßige Kleinmütigkeit der SPD-Oberen, die etwaige friedenspolitische Kontakte ihrer Genossen zu Kommunisten mit Argwohn verfolgten, ja, mit Sanktionen belegten; zu Recht prangert er die Inkonsequenz der SPD in ihrer Anti-Aufrüstungspolitik an. Auch wird die KPD keineswegs von Kritik verschont. So bezeichnet der Autor etwa die Gleichsetzung Adenauers mit Hitler (S. 89), den Vorwurf, Kaisen und Schumacher seien Kriegshetzer (S. 86), überhaupt die Dramatisierung der Situation und die generelle Fehleinschätzung der politischen Lage (z. B. S. 99, 101, 123) als gravierende politische Fehler der Kommunisten. Aber insgesamt wird die damalige KPD doch als die einzige Kraft dargestellt, die sich in den 50er Jahren vorbehaltlos und aufrichtig gegen die Wiederaufrüstung der Bundesrepublik und damit für den Erhalt des Friedens eingesetzt habe. Nur quasi in einem Nebensatz und auch dann nur, weil die Aussage eines Zeitzeugen, der es wissen muß, diesen Zusammenhang nahelegt, wird das wahrscheinlich treibende Motiv hinter der Politik der KPD genannt: die Wahrung der Sicherheitsinteressen der Sowjetunion. „Der Kampf gegen den

nächsten Krieg, gleichzeitig der beste Schutz der Sowjetunion, stand nunmehr im Mittelpunkt sämtlicher Bemühungen der KPD. „Dieser Gesamtorientierung wurde alles untergeordnet“ (Hermann Gautier, ehemaliger Bremer KPD-Vorsitzender, am 7.2.1989, S. 45). Dieses Motiv hat zwar an sich nichts Verwerfliches — im Gegenteil, es ist politisch nachvollziehbar —, es relativiert allerdings die Einschätzung der KPD-Politik.

Die „Volksbefragung gegen Remilitarisierung“ aus dem Jahr 1951, die bundesweit maßgeblich von den Kommunisten getragen wurde und die — nach Meinung der Rezensentin — unsinnigerweise von der Bundesregierung verboten wurde, wird in einer Breite dargestellt, die ihrem historischen Gewicht nicht entspricht. Ähnliches gilt für die „Wählervereinigung gegen atomare Aufrüstung, für Frieden und Verständigung“, in der sich die Bremer Kommunisten nach dem Verbot ihrer Partei und nach ihrem endgültigen Auszug auch aus der Stadtbürgerschaft nach den Bürgerschaftswahlen des Jahres 1959 organisierten.

Die Aufrüstung, die in den 50er Jahren in der DDR stattfand, wird mit keinem Wort erwähnt. Fakt ist aber, daß die Vorbereitungen für den Aufbau der Nationalen Volksarmee nicht nur eine Reaktion auf die Remilitarisierung im Westen darstellten. Butterwegge macht es sich mit einer Aussage wie dieser — „Die Volksbefragung wurde in erster Linie dadurch desavouiert, daß man sie der KPD und der DDR-Regierung zuschrieb“ (S. 83) — zu einfach. Diese Bewegung desavouierte sich zu einem erheblichen Teil selbst, nämlich dadurch, daß sie nicht gegen jede Art von Aufrüstung, sondern nur gegen die westliche zu Felde zog. — Völlig einig mit dem Autor ist sich die Rezensentin dagegen in der kritischen Beurteilung, mit dieser schlichten Zuschreibung hätten sich die Kritiker um eine inhaltliche Auseinandersetzung mit der Volksbefragungskampagne gedrückt (ebd.).

Bemerkenswert ist übrigens auch, daß das Instrument der Volksbefragung 1958 von denselben Bremer Sozialdemokraten, die 1951 heftig gegen die „kommunistische“ Volksbefragung polemisiert hatten, in dem Bestreben anzuwenden versucht wurde, die Bewaffnung der inzwischen eingerichteten Bundeswehr mit Atomraketen zu verhindern. Auf diesen Widerspruch weist der Verfasser zu Recht hin (S. 166).

Trotz bestehender Vorbehalte muß also gesagt werden, daß dieses ein wichtiges Buch ist, das eine echte Lücke in der bremischen Lokalgeschichtsschreibung füllt. Daß kurz zuvor ein anderes wichtiges Buch erschienen ist, das sich teilweise vom Thema her mit dem hier besprochenen überschneidet, allerdings von einer anderen Ausgangsposition ausgeht (Karl-Ludwig Sommer, *Wiederbewaffnung im Widerstreit von Landespolitik und Parteilinie*, s. oben S. 322), tut dieser Aussage keinen Abbruch.

Renate Meyer-Braun

Müller-Hermann, Ernst: Eines Menschen Weg und Zeit. Ein Politikerleben von 1946 bis 1984, in: Abgeordnete des Deutschen Bundestages. Aufzeichnungen und Erinnerungen, hrsg. vom Deutschen Bundestag, Bd. 6. Boppard: Boldt 1989. S. 233–429.

Ernst Müller-Hermann, gebürtig aus Ostpreußen, war schon vor Beginn des Zweiten Weltkriegs kurzzeitig in Bremen tätig gewesen, ließ sich nach Kriegsende hier nieder und hat bis heute hier seinen Wohnsitz. In Bremen begann auch seine politische Laufbahn, nach der gescheiterten Gründung einer „Flüchtlings- und Kriegsgeschädigten-Partei“ und einem kurzen Zwischenspiel in der Bremer Demokratischen Volkspartei dann in der CDU von ihrer Konstituierung in der Hansestadt 1946 an. Er hat in Bremen wichtige Parteiämter innegehabt, vom Landesgeschäftsführer bis hin zum zeitweiligen Landesvorsitzenden. Der Schwerpunkt seiner politischen Tätigkeit verschob sich allerdings bald (seit 1952 gehörte er dem Bundestag an) in den Bereich der Bundespolitik, wo er sich insbesondere der Verkehrspolitik widmete. So ist es nicht verwunderlich, daß der weit überwiegende Teil der vorliegenden Erinnerungen sich mit dieser Tätigkeit beschäftigt, während seine Rolle in Bremen, die weder unbedeutend noch unumstritten gewesen ist, sehr zu kurz kommt. Was er darüber schreibt, ist meist sporadisch, fragmentarisch, vage und blaß, häufig auf Anekdotisches und ganz Persönliches beschränkt. Dies ist um so mehr zu bedauern, als es zur Geschichte der CDU in Bremen bisher praktisch keine befriedigende Darstellung gibt und z.B. das Projekt einer Veröffentlichung aus Anlaß des 40jährigen Bestehens der Partei 1986 (in Zusammenarbeit mit einer Arbeitsgruppe der Universität Münster) bis heute nicht verwirklicht ist. So ist die Herausgabe dieser Erinnerungen sicher verdienstvoll und sind sie auch eine anregende und gut zu lesende Lektüre (mit den Einschränkungen, die bei allen Memoirenwerken am Platz sind), ihr Beitrag zur Aufhellung der Geschichte des Bremer Parteiwesens und speziell der CDU bleibt jedoch — gewollt oder ungewollt — eher begrenzt und unbefriedigend.

Reinhard Patemann

Reischauer, Peter-A.: Bremen für Tischredner. Bremen: Schünemann 1988. 128 S.

Eine Sorge sind wir los — obwohl das „wir“ mir als Umlandbremer, wie ich bei Reischauer gelernt habe, eigentlich nicht zusteht: Tischreden, auf wen immer, brauchen nicht mehr geschrieben zu werden. Sie liegen vor: die Rede auf Bremen, den Roland, den ersten Politiker, den Freimarkt, die Wirtschaftsförderung, die Bremer Damen, das Essen und natürlich auch die Rede auf Bremerhaven.

Wer immer in Bremen oder über Bremen spricht, greift tief in die Geschichte zurück. Schließlich ist man ja „die älteste Republik der Welt“, egal ob das stimmt oder nicht, besaß das erste Konsulat der jungen amerikanischen Nation auf europäischem Boden und besitzt natürlich den ältesten Freimarkt „überhaupt“.

Geschichte dient der Politik. Das wußte schon Bürgermeister Johann Hemeling, als er im ersten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts die Fälschung von Königsurkunden in Auftrag gab und die Geschichte Bremens chronikalisch auf die Bedürfnisse der Stadt umfrisieren ließ.

Heutige Bürgermeister stehen dem nicht nach. Zwar wird in der Senatskanzlei nicht mehr gefälscht, aber jede Zeit fordert ihre Opfer, auch von der historischen Wahrheit.

Der Autor unserer Tischreden weiß das, hat er doch selbst im Rathaus manche Rede geschrieben und erfahren bzw. hören müssen, was bei Tisch dann daraus wurde.

Und so hat er die Flucht nach vorne angetreten. Was dabei herausgekommen ist, ist ein nicht ganz ernstzunehmender, lockerer, aber durchaus auch kenntnisreicher Umgang mit der bremischen Geschichte. Verknüpfung des Gestrigen mit dem Heute. Schnell erkennt der Leser: Vieles aus früherer Zeit geschieht auch heute, man nennt es nur anders. „Die Menschen und die Stadt sind eben gleich geblieben.“ Ob das alle gerne hören? Einer hat sich schon beklagt, der ehemalige Dienstherr des Autors. Vielleicht weil er sich in mancher Tischrede wiederfindet?

Der Autor war bis vor kurzem Chef des Protokolls des Senats der Freien Hansestadt Bremen. Ihm gegenüber sei nachgeholt, was in seinem Büchlein selbst noch fehlt: die Rede auf das Protokoll.

Rede auf das Protokoll

Wenn heute in Bremen der rote Teppich ausgerollt, die Flagge am Rathaus aufgezogen und das Ratssilber geputzt werden, weiß jeder: Staatsbesuch ist angesagt. Spätestens jetzt tritt das Protokoll auch öffentlich in Erscheinung.

Das eigenständige Amt des Protokollchefs hat in Bremen keine Tradition. Es wurde erst nach dem Zweiten Weltkrieg eingeführt, vielleicht, weil die nun im Rathaus regierenden Sozialdemokraten sich noch nicht so ganz sicher auf dem glatten Parkett bürgerlicher Etikette fühlten.

Doch es ist nicht so, als ob man früher mit auswärtigen Besuchern weniger höflich umgegangen wäre als heute. Protokollfragen hatten immer schon einen hohen Stellenwert. Nicht nur an Fürstenhöfen.

Da gab es zunächst die Kurialkorrespondenz mit den deutschen und auswärtigen Fürsten und hohen Privatpersonen: Gratulationsschreiben beim Regierungsantritt, bei Heirat, Geburten, zum Jahreswechsel, Kondolenzschreiben, wenn es nichts mehr zu gratulieren gab. Und alles mußte natürlich in ordnungsgemäßer Form und Anrede erfolgen, dem Rang und Stand entsprechend. Da war es schon wichtig, ob der Angesprochene als „Eure Strenge, Edlen, Ehrvesten, Hochgelahrten Gunsten“ galt, als „Euer churfürstliche Durchlaucht“ oder nur als „Hochwirdiger Herr“. Heute lernen das nur noch Archivare an der Archivschule in Marburg. Manchmal greifen Politiker und Militärs bei Reden darauf zurück; sie finden das dann witzig.

Oftmals blieb es nicht beim einfachen Gratulations- oder Notifikationschreiben. Da wurden dann Geschenke versandt, wie Heringe, die der Alte Fritz (König Friedrich II. von Preußen) regelmäßig erhielt, oder Lachs und Ratskellerwein. Heute ist man sachlicher (oder einfallsloser), da tut es meist der Bremer Schlüssel.

Und da war da natürlich auch noch die Form der Schrift, auf die das Protokoll zu achten hatte. Dafür verantwortlich war der Ratsschreiber (Vordrucke für Jubiläumsurkunden und PCs gab es damals noch nicht). Stets hatte er auf der Höhe des an den Höfen üblichen Duktus zu sein: ein Zierstrich hier, eine ausgestaltete Majuskel dort . . . und dann die vielen Auf- und Abschwünge. Auszeichnungsschrift nannte man das.

Auch Flagge und Wappen waren Gegenstand protokollarischen Grübelns. Da hatte man in Bremen seit 1276 nur den „roten Flügel“, und den auch noch aus Hamburg übernommen. Das Rot hat ja in Bremen bis heute hin Tradition (1918 führte die Räterepublik den roten Wimpel wieder in Bremen ein, wenn auch nur für einige Monate). Doch zu Beginn des 16. Jahrhunderts entschloß man sich im bremischen Protokoll zu einer entscheidenden Änderung. Zum Rot des Rats trat das Weiß der Kaufmannschaft (diese gab schon zur Hansezeit vor, in ihren Außenbeziehungen immer eine weiße Weste zu haben). Die Speckflagge war entstanden.

Repräsentanz nach außen hin war wichtig geworden, spätestens seitdem Bremen 1646 zur unmittelbaren freien Reichsstadt erhoben worden war.

Die neue Reichsstadt sorgte auf der Rheinischen Städtebank beim Reichstag für Unruhe. Schon 1668 wies das Bremer Protokoll seinen in Regensburg weilenden Syndikus an, „wenn es zu einer Reform der Reichsmatrikel komme, unter allen Umständen dafür zu sorgen, daß Bremen darin vor Hamburg aufgeführt werde“. Später setzte Bremen auch tatsächlich durch, daß Hamburg hinter ihr seinen Sitz auf der Rheinischen Städtebank nehmen mußte.

Auch im Bundesrat sitzt heute noch Bremen dem Ohr des Redners näher als Hamburg.

Trotz aller Bemühungen Hamburgs, Bremen wenigstens wirtschaftlich den Rang abzulaufen, blieb es auch später bei dieser Rangfolge. Im 19. Jahrhundert folgte bei der Aufzählung in Hanseatischen Freundschafts-, Schiffsfahrts- und Handelsverträgen Bremen zwar stets nach Lübeck, aber immer vor Hamburg. Seit Lübeck 1937 aus dem Kreis der selbständigen Hansestädte ausgeschieden ist, sind die Fronten klar. Fußballspiele zwischen den Bundesligamannschaften beider Schwesterstädte haben allerdings heute noch darunter zu leiden.

Entscheidend für das Protokoll waren und sind jedoch die Staatsbesuche. Da kann man so richtig zeigen, wer und was man ist. Früher delegierte der Rat stets zwei Kollegen, die ankommenden „Herrn zur Einholung und zur Aufwartung zu complimentieren“. Und dann marschierte die „Soldatesca aufm Marckte“ auf, die Kanonen wurden auf den Wällen abgefeuert, und der Rat hatte alle Hände voll zu tun, besonders wenn der Besuch inkognito gekommen war, wie 1716 Zar Peter der Große oder 1744 Fürstbischof Clemens August von Kurköln. Das Besuchsprogramm hat sich seitdem nicht geändert: ein Essen im Rathaus, danach Besichtigung der Stadt, d. h. Dom, Bleikeller, Rathaus, Ratskeller, Zeughaus, Gymnasium Illustre, Weser. Meist schloß sich ein Gespräch im Schütting mit den Kaufleuten an. Einen Unterschied gab es allerdings: die Teilnahme an Messe und Predigt. „Den 8. Februarii seind Ihre fürstliche Gnaden in Passionspredigt zu St. Ansgarii Pfarkirch geführt“,

berichtet Ratsherr Heinrich Meyer 1648 über den Besuch des Landgrafen Wilhelm VI. von Hessen. Hier gilt es wieder anzuknüpfen, ist der Präsident des Senats doch zugleich Senator für kirchliche Angelegenheiten.

Mit dem Essen hatte das Protokoll damals wie heute seine Probleme. Wenn man so richtig losgelegt hat, stört schon die erste Tischrede. Früher störten eher die Orlogschiffe, die in der Oberen Halle Salut schossen, egal ob gerade Suppe oder Bremer Rote Grütze dran war. Wichtiger waren dem Rat da schon immer die Weine, besonders dann, wenn sich im Ausgang des 19. Jahrhunderts Kaiser Wilhelm II. zum Frühstück im Ratskeller angesagt hatte.

Ausgesprochen geschlemmt wurde dagegen, wenn Bremen sich außerhalb seiner kalvinistischen Mauern präsentierte oder für die Belange der Stadt warb.

Als der Bremer Syndikus Dr. Johann Heinrich Schütz „gute Freunde, gute Patrone und Gönner“ (also Lobbyisten) zu einem Essen in Wien einlud, wurden am Abend des 3. März 1699 verzehrt:

Achtzehn Pfund Konfekt, zwölf Hasenschindel (= -braten), sechs Kapaune, ein indianischer Hahn (Truthahn), ein ganzes Reh, fünf Bund Vögel, vier geselchte Zungen, drei und einhalb Pfund Speck zum Spicken, drei Paar Tauben, ein achtel Lamm, Kalbsfleisch, Maronen, Krebse (von Tauben bis Krebse für „aufgesetzte Pasteten“), Butter, Schmalz, Eier, Gewürze, Rosmarin und Buchsbaum, hundert Blumen und ein Wildschweinkopf (als Tischdekoration), zwanzig Lemonen, zehn Pomeranzen, Preiselbeeren zur Pastete, ein viertel Pfund frische Kartoffeln zur Pastete (etwas Wertvolles!).

Zu trinken gab es acht Maß Rheinwein, sechs Maß roten Tiroler, sechs Maß weißen Tiroler und sechs Maß Bier.

Über das Protokoll kann man endlos reden, denn die Form ist wichtiger als der Inhalt . . ., glaubt mancher Außenstehende. Einem zumindest galt der Inhalt stets mehr als die äußere Form, obwohl der gerade ihretwegen und wegen seines Buches „Über den Umgang mit Menschen“, wenn auch mißverstanden, so doch bekannt wurde: Adolf Freiherr Knigge, der seinen Lebensabend in Bremen verbrachte und im Bremer Dom sein Grab gefunden hat. Was Knigge wohl zum heutigen Protokoll sagen würde? Ganz unzufrieden wäre er nicht, denn, wie heute das Rathaus, organisierte auch Knigge Konzerte und hatte seine eigene Liebhaberbühne.

So kann man auch beim Beispiel des Bremer Protokolls wiederfinden, was Peter-A. Reischauer in der Einleitung zu seinen Tischreden sagt: Die Stadt und die Menschen sind eben gleich geblieben.

Hartmut Müller

Wasser. Zur Geschichte der Trinkwasserversorgung in Bremen. Bremen 1988. 206 S. (Hefte des Focke-Museums. Nr. 80.)

Die von *Alfred Löhr* redigierte Veröffentlichung zu der im Bremer Landesmuseum für Kunst- und Kulturgeschichte vom 30. Oktober 1988 bis 30. April 1989 gezeigten Sonderausstellung enthält sieben reich illustrierte Aufsätze, einen Katalogteil mit Erläuterungen zu den Exponaten sowie alphabetisch

geordnete Erklärungen von Grundbegriffen und schließlich ein Literaturverzeichnis. *Vilém Fuchs* führt allgemein in die Bedeutung von Trink- und Gebrauchswasserversorgung und auch Abwasserbeseitigung ein. Seine Ausführungen gehen also wie auch die übrigen Beiträge über die im Untertitel der Veröffentlichung stark betonte Rolle der Beschaffung von Trinkwasser für die Bremer hinaus. *Herbert Schwarzwälder* erweitert und vertieft seine 1977 vorgelegten Studien zu den technischen Sehenswürdigkeiten Bremens in der Barockzeit mit einem Aufsatz zur Geschichte des Wasserrades an der Weserbrücke von 1393 bis 1822. Groß ist die Zahl der technischen und finanziellen Einzelheiten, die bei den ständigen Reparaturen und Erneuerungen aktenkundig wurden und hier chronologisch abgehandelt werden, ergänzt durch Auszüge aus den Berichten Bremen besuchender Fremder, die sich die Besichtigung dieser Attraktion nicht entgehen ließen. Zwischen 250 und 300 Häuser der Altstadt waren an das vom Wasserrad gespeiste Röhrensystem angeschlossen, also weniger als ein Zehntel. Für die Masse der Einwohner besaßen deshalb die Brunnen und Pumpereien größere Bedeutung, die *Horst Vogel* unter Ausschöpfung der leider sehr lückenhaften Überlieferung kenntnisreich beschreibt. 1828 gab es in der Altstadt 59 öffentliche und 906 private Brunnen, in der Neustadt 17 und 370 und in der Vorstadt 3 und 480. Durch die beigegebenen Abbildungen kommt wieder zum Bewußtsein, daß die öffentlichen Brunnen nicht nur Nützlichkeitswert besaßen, sondern auch das Stadtbild des alten Bremen belebten. „Kunst im öffentlichen Raum“ hat hier fast vergessene Vorläufer. Alle die älteren Einrichtungen der Wasserversorgung einschließlich der nach Abbruch des Wasserrades installierten Pumpen mit Pferde- oder Dampftrieb wurden im Stadtgebiet durch die Einführung der zentralen Wasserversorgung 1873 überflüssig. *Peter Hahn* beschreibt den Bau des Wasserturms auf dem Werder, während *Detlev Eggert* die allgemeine Entwicklung der Belieferung von Haushalten und Betrieben mit Wasser in den letzten 115 Jahren in ihren Grundzügen darlegt. Man erfährt dabei, daß im Laufe des ganzen Jahres 1874 in Bremen soviel Wasser abgenommen wurde wie heute in zwei Wochen. Der Einfluß der zunehmenden Salzbelastung der Weser wird ebenso behandelt wie die Bedeutung der Weserkorrektion für die Verunreinigung an der Entnahmestelle. Der allmähliche Übergang zum Bezug von Talsperrenwasser aus dem Harz seit 1935, der heute wieder eingestellt ist, und sein Ersatz durch Grundwasser besonders aus dem Bereich des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes und des Trinkwasserverbandes Verden haben dazu geführt, daß seit 1983 kein Weserwasser mehr in das Bremer Leitungsnetz kommt, während der Strom noch vor etwas mehr als einem halben Jahrhundert der einzige Lieferant war. Die Wasserversorgung im bremischen Landgebiet in älterer Zeit, als an den kostspieligen Anschluß an die zentrale Wasserversorgung noch nicht zu denken war, stellt *Hans Hermann Meyer* dar, wobei die Rechnungsbücher der Dorfpfarrten und die anlässlich von Versteigerungen von Immobilien angefertigten Anschläge als Hauptquellen für die sehr instruktive Abhandlung eines bisher unbeachteten Themas dienten. *Hans-Walter Keweloh* wendet sich schließlich kurz der Wasserversorgung auf Schiffen zu, ein für eine Hafenstadt nicht unwichtiger Gegenstand.

Den Grundstock der im Focke-Museum gezeigten Ausstellung bildeten Leihgaben des Schleswig-Holsteinischen Landesmuseums Schleswig. Sie sind durch zahlreiche bremische Stücke ergänzt worden, von denen viele auch als Abbildung im Katalog erscheinen, teilweise sogar in farbigen Reproduktionen. Es ist dem Focke-Museum nicht nur gelungen, Geliehenes und Eigenes für einige Monate in einer eindrucksvollen Schau zusammenzuführen, sondern obendrein einen gut lesbaren und vorzüglich illustrierten Forschungsertrag als dauerhafte Bereicherung unserer Kenntnisse vorzulegen.

Klaus Schwarz

Schmidt, Olaf: Bankwesen und Bankpolitik in den Freien Hansestädten um die Mitte des 19. Jahrhunderts. Frankfurt: Knapp 1988. 171 S. (Schriftenreihe des Instituts für bankhistorische Forschung e.V., Bd. 10.)

Kaum ein Gebiet der Wirtschaft ist für den Laien so wenig durchschaubar wie der Bereich von Geld und Banken. Der den realen Wirtschaftskreislauf umgebende und mit ihm verwobene Geldkreislauf erscheint bis hin zur Wahl der Begriffe ungleich komplizierter und esoterischer als die konkrete Welt von Produktion und Handel. Um so höher sind die Ansprüche, die das Thema Geld und Banken auch an den Historiker stellt, und um so begrüßenswerter ist es, wenn er sich mit dieser wichtigen Materie auseinandersetzt.

Mit einem für die Hansestädte bedeutenden Segment ihrer Geld- und Bankengeschichte befaßt sich die von Olaf Schmidt vorgelegte und von Gerhard Ahrens begleitete Dissertation über „Bankwesen und Bankpolitik in den Freien Hansestädten um die Mitte des 19. Jahrhunderts“, erschienen als Band 10 der Schriftenreihe des Instituts für bankhistorische Forschung.

Die Wahl des Untersuchungszeitraums erklärt sich aus dem Umbruch, den das deutsche Bankensystem durch die industrielle Herausforderung um die Mitte des 19. Jahrhunderts erlebte, charakterisiert vor allem durch das Entstehen von Aktienbanken nach dem Vorbild der französischen *Crédit Mobilier*. Die neuen Banken sollten die gewohnte Enge der Mittelbeschaffung sprengen und durch Ausgabe von Aktien neue Möglichkeiten zur Finanzierung ihrer Kreditengagements erschließen. Ein Problem dabei war, daß der Zahlungsverkehr noch weitgehend auf der Grundlage von Gold- bzw. Silbergeld erfolgte. In der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts war der Bedarf an Zahlungsmitteln infolge des wirtschaftlichen Wachstums vor allem auch in den Hansestädten enorm gestiegen; Hartgeld wurde äußerst knapp.

Die Methoden, mit einem relativ knappen Vorrat an Bargeld hohe Warenumsätze mit entsprechend vielen Zahlungsvorgängen abzuwickeln, waren in den Hansestädten verschieden: In Hamburg sorgte die Hamburger Bank von 1619 als Girobank schon sehr früh und beispielhaft für ein System, bei dem Zahlungen unbar durch Gut- und Lastschriften auf den Konten der Bankkunden erfolgten; das entsprechende „Bancogeld“ bzw. Kundenguthaben entstand durch das Einbringen von Silbermünzen bzw. reinem Silber und war demnach „gedeckt“. Ein weiteres wichtiges Zahlungsmittel war der Warenwechsel, auf dem der Käufer einer Ware seinem Lieferanten versprach,

innerhalb einer bestimmten Frist Zahlung zu leisten. Die Wechsel wurden vom Aussteller, dem Warenverkäufer, entweder an zahlungsstatt weitergegeben oder an Banken verkauft bzw. zum Diskont gegeben. Die Bank stellte dem Wechselverkäufer bis zum Zahl- bzw. Verfalltag des Wechsels gegen Berechnung eines Diskontsatzes Kredit zur Verfügung, den sich der Verkäufer bar auszahlen oder auch gegen eigene Wechselverbindlichkeiten verrechnen lassen konnte. In Bremen hatte sich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein System entwickelt, das über solche Verrechnungen den Geldmarkt stark entlastete: Die mit derartigen Geschäften betrauten Geld- und Wechselmakler fanden sich in der Hansestadt zweimal wöchentlich zusammen, um ihre Wechsel nach Listen untereinander auszutauschen. Voraussetzung war, daß es sich um sog. Platzwechsel handelte — Wechsel, die am Ort der Ausstellung, also in Bremen, bezahlt werden mußten. Im Rahmen eines solchen Clearing-Verfahrens waren dann nur noch die Salden in Bargeld auszugleichen. Gleichwohl blieb das Verfahren relativ schwerfällig, zumal das für den Saldenausgleich erforderliche Gold, an dem Bremen auch im Zeichen der Silberwährung festhielt, mit hohen Transportkosten von anderen Handelsplätzen herangeschafft werden mußte. Neben den Geldmaklern kreditierte in Bremen auch die „Disconto-Kasse“ Warengeschäfte durch Wechselankauf, allerdings in relativ kleinem Umfang. Ein 1799 mit der „Warenbank“ gestarteter erster Versuch, Papiergeld in Form von „Staatsbillets“ als Zahlungsmittel einzuführen, war bereits ein Jahr später wieder aufgegeben worden.

Den entscheidenden Durchbruch zur Neugestaltung des bremischen Bankwesens brachte erst 1856 die Gründung der Bremer Bank als erster Aktienbank in der Hansestadt. Ihre Errichtung erfolgte auf Drängen von H. H. Meier und unter dem Eindruck von Bemühungen der Braunschweiger Bank um Genehmigung einer bremischen Niederlassung, von der man in Bremen unliebsame Konkurrenz befürchtete. Nachdem das Bankstatut genehmigt war, zeigte sich das Interesse des Publikums darin, daß das Grundkapital der neuen Bank 256fach überzeichnet wurde — ausschließlich von bremischen Bürgern, da nur solche zur Vermeidung von Überfremdung zeichnungsbe-rechtigt waren.

Neben den üblichen Bankgeschäften wie Wechseldiskont und -handel, der Darlehensgewährung und der Abwicklung des Giro- bzw. Überweisungsverkehrs besaß die Bremer Bank das Recht auf Notenausgabe bzw. das Notenausgaberecht. Dabei hatte das Statut das Volumen der umlaufenden Banknoten auf das Aktienkapital der Bank plus Reserven begrenzt und die Bank verpflichtet, mindestens ein Drittel ihrer Banknoten durch Bargeldreserven zu decken. Bei den Banknoten handelte es sich lediglich um „Zettel“ (daher auch der Name „Zettelbanken“ für Kreditinstitute mit eigenem Notenausgaberecht), die ein Zahlungsversprechen der Bank verbrieften: „Während heute der Text einer Banknote angibt, wieviel Geld sie *ist*, drückte er früher aus, wieviel Geld die Notenbank für diese Note zu zahlen *versprach*“ (K. E. Born, zitiert bei Schmidt, S. 33). Die Bank war mithin zu jederzeitiger Abgabe von Bargeld gegen Vorlage des „Zettels“ bzw. zu dessen Einlösung verpflichtet — eine Voraussetzung, die sich bei nur teilweiser Golddeckung so lange einhalten ließ, wie die Zettel Vertrauen bzw. „Kredit“ besaßen und ein allge-

meiner Run auf die Bargeldbestände der Bank ausblieb. Für das notwendige Vertrauen sorgte die dreifache Sicherung der Banknoten: durch den Bargeldbestand der Bank, ihre Wechselvorräte und die Haftung der Bankaktionäre.

Nach anfänglichem Mißtrauen gegenüber dem substanzlosen Papiergeld beschloß der Senat am 17. April 1857, die Noten der Bremer Bank als vollgültiges Zahlungsmittel anzuerkennen. Der Beschluß wurde dem Senat durch die Wiener Münzkonvention erleichtert, die anstelle der Krone dem in Bremen üblichen Taler zum Durchbruch verhalf.

Als nun mit der Handelskrise von 1857 die Bank einer ersten Bewährungsprobe ausgesetzt war, trug sie, gemeinsam mit ihrem rührigen Initiator H. H. Meier, wesentlich dazu bei, die Krise zu meistern. Krisensymptom war ein jäher Preisverfall; Warenvorräte und auf sie gegründete Wechsel verloren entsprechend an Wert. Die Wirtschaft drohte illiquide zu werden und war dringend auf die Zufuhr neuer flüssiger Mittel angewiesen. In dieser Situation überbrückte die Bremer Bank den Liquiditätsengpaß durch die Aufnahme eines von H. H. Meier vermittelten Kredits in London. Das aus London herangebrachte Gold mußte in Ermangelung einer eigenen bremischen Münzprägestätte im bremischen Auftrag in Hannover ausgeprägt werden. Auf der Grundlage der so beschafften Bargeldvorräte konnte die Bremer Bank der bremischen Wirtschaft wieder die dringend benötigten Diskontkredite gewähren, wenn auch zu hohen Zinsen. Von der als ultima ratio in Aussicht genommenen Vermehrung des Notenumlaufs mußte kein Gebrauch gemacht werden. Die schnelle Überwindung der Krise trug wesentlich zur Hebung des Ansehens der Bremer Bank bei der Bremer Kaufmannschaft bei.

Vergleicht man die Entwicklung in Bremen mit Hamburg und Lübeck, so zeigt sich, daß der Hamburger Senat in der Frage des Notenemissionsrechts eine sehr viel konservativere Haltung einnahm als die Behörden in den anderen Hansestädten. Zum einen glaubte man mit der Hamburger Bank und ihrer Banco-Währung ein bewährtes Instrument in Händen zu haben, übersah dabei jedoch, daß diese Bank nur den Zahlungsverkehr abwickelte und keinen Beitrag zur Kredit- und Geldschöpfung leistete. Die Kreditvermittlung lag in Hamburg vor allem bei Privatbankiers, die jedoch bei der Aufbringung immer höherer Kreditsummen zunehmend überfordert waren. So wurde auch in Hamburg seit Beginn der 1850er Jahre die Gründung von Aktienbanken erwogen. Sie kam 1856 mit der Gründung der „Norddeutschen Bank“ und der „Vereinsbank“ erst nach Errichtung der Bremer Bank zustande, nachdem die Hamburger Initiatoren u.a. mit dem Argument gedrängt hatten, Hamburg könne seine führende Stellung im Geld- und Bankwesen andernfalls an Bremen verlieren. Der Senat sah sich freilich außerstande, die neuen Aktienbanken mit einem Notenemissionsrecht auszustatten, aus Furcht vor einer Verletzung des staatlichen Münzregals und der Zerstörung des Hamburger Währungssystems.

Lübeck folgte dem Bremer Beispiel; die ebenfalls 1856 gegründete Lübecker Privatbank war sogar befugt, Banknoten bis zum Dreifachen des eingezahlten Aktienkapitals auszugeben.

In der Krise von 1857 zeigten die neuen Aktienbanken auch in Hamburg und Lübeck ihre Überlegenheit gegenüber den alten Einrichtungen, speziell

gegenüber der unbeweglichen, altherwürdigen Hamburger Bank. Ihr Hauptansatz zur Krisenlösung lag in der Mobilisierung von Kundeneinlagen für Kredite an die Wirtschaft. Andererseits machten sich in Hamburg die fehlende Notenemission und das blinde Vertrauen in die Hamburger Banco-Währung negativ bemerkbar. Aus Mangel an Liquidität, aber auch auf Grund der im Vergleich zu Bremen höheren Risikobereitschaft der Hamburger Kaufleute entstand ein Schwindelsystem, das zu Wechselreiterei (d.h. der gegenseitigen Wechselziehung zweier Personen aufeinander, um sich mit Hilfe solcher ungedeckten Finanzwechsel Geld durch Diskontierung bei Kreditinstituten zu verschaffen) und zur Fiktion von Kapitalien veranlaßte. Aus diesem Grunde litt das von „Zettelbanken“ freigehaltene Hamburg stärker und länger unter der Krise als Bremen und Lübeck und mußte sich sogar an auswärtige Notenbanken um Hilfe wenden. Andererseits förderte die Krise auch in Hamburg das Vertrauen in die neuen Aktienbanken.

Soviel, mit Schwerpunktsetzung auf Bremen, zu den wesentlichen Inhalten der Arbeit. Schmidt ergänzt die bekannten Monographien zur bremischen Geld- und Bankengeschichte (Beutin, Prüser, Wessels, Koopmann, Ropers; allerdings fehlt die sachkundige und anschauliche Arbeit von Walter Förster über Bremens Geldgeschichte) um einige Aspekte; gemessen an dem selbst gestellten Anspruch, die Umformung der Banken im Spannungsfeld von Senat, Bürgerschaft und Kaufmannschaft darzustellen, kommt indes die Würdigung der bremischen Vorgänge ein wenig zu kurz. Dies zeigt auch ein Blick in das Quellenverzeichnis des Verfassers; weder werden die Bürgerschaftsprotokolle und die Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft noch die einschlägige bremische Presse zur Untersuchung der öffentlichen Diskussion herangezogen. Außerdem werden eingehendere Erläuterungen zu wichtigen Begriffen des Geld- und Bankenwesens für den interessierten Laien vermißt. Und schließlich: Wenn schon — zu Recht — die Frage der Notenemission in der Untersuchung eine zentrale Rolle einnimmt, hätten die Währungsreform von 1871 sowie das Bankgesetz von 1875 mit der Gründung der Reichsbank noch nähere Beachtung verdient.

Im übrigen jedoch stellt die Untersuchung mit ihrer Konzentration auf einen überaus wichtigen Abschnitt der hanseatischen Bankgeschichte einen wichtigen und lesenswerten Beitrag dar — wenn auch mit dem eingangs gemachten Vorbehalt, daß sich die komplizierte Begriffswelt von Geld und Banken dem ökonomisch weniger geschulten Leser nur schwer erschließt.

Karl Marten Barfuß

Pölking, Hermann, Arne Andersen und Uwe Kiupel: Die Häfen in Bremen — Kurs Zukunft. Ein Jahrhundert Freihafen und Weserkorrektur. Hrsg. vom Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr und der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft. Bremen: Steintor 1988. 199 S.

Das Jahr 1888 steht in der jüngeren Geschichte der Freien Hansestadt Bremen für einen grundlegenden Wandel in deren Wirtschaft und Gesellschaft. Mit dem Anschluß an das deutsche Zollgebiet, der Weserkorrektur und dem

Hafenausbau begann der verspätete bremische Aufbruch in das Industriezeitalter. Als „gebundener Standort“ am seetiefen Wasser bilden Seefahrt und Hafenumschlag sowie die damit eng verbundenen industriellen Unternehmen bis in die Gegenwart den Dreh- und Angelpunkt für die Selbständigkeit Bremens als Bundesland und für die Wirtschaftsstruktur der gesamten Region. Ohne die Segnungen natürlicher Standortvorteile oder eines wirtschaftlich bedeutenden Hinterlandes ist die Hansestadt zur Verbesserung ihrer Infrastruktur resp. Wettbewerbsbedingungen zu ständigen großen finanziellen Anstrengungen gezwungen. Da das kleinste Bundesland seit 1907 nicht mehr die rote Laterne der höchsten Pro-Kopf-Verschuldung hat loswerden können und sich seit Jahren vehement für einen größeren Anteil am Länderfinanzausgleich einsetzt, ist es in besonderem Maße daran interessiert, seine speziellen wirtschaftlichen Leistungsangebote nach außen und nach innen wirksam darzustellen. Daher hat es sich die Landesregierung im Herbst 1988 nicht nehmen lassen, anlässlich der einhundertjährigen Wiederkehr von Weserkorrektur und Freihafeneröffnung ein umfangreiches Jubiläumsprogramm für die einheimische Bevölkerung und die Kunden der bremischen Wirtschaft durchzuführen. Die hier anzuzeigende Veröffentlichung entstand zu der gleichnamigen Wanderausstellung und im Auftrag des Senators für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Die Autoren, neben dem Verleger der Publikation drei lokalgeschichtlich ausgewiesene Bremer Historiker, legen eine mit ca. 200 historischen und aktuellen, z.T. vierfarbig wiedergegebenen Abbildungen eine reich ausgestattete Darstellung vor, die als Jubiläumsschrift weit über den Rahmen eines Ausstellungskataloges hinausgeht.

Über die Hälfte des journalistisch geschriebenen Buches geht den vielfältigen Bemühungen des bremischen Staates und seiner ihn tragenden Kaufmannschaft nach, die für den Fortbestand der alten Hansestadt mit ihren weltweiten Handelsbeziehungen infolge der zunehmenden Versandung der Weser sich immer dringlicher stellende Frage nach einem eigenen Seeschiffshafen zu lösen. Vom Bau der Vorhäfen in Vegesack (1619) und Bremerhaven (1827) bis zu den Auseinandersetzungen um den Anschluß an den Deutschen Zollverein und der Weserkorrektur sowie der Errichtung stadtbremischer Häfen seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert spannt sich eine facettenreiche Darstellung. Diese wird in chronologischer Folge über die 20er Jahre, den Zweiten Weltkrieg und die Nachkriegszeit bis in die Gegenwart fortgeführt. Dabei tragen die Autoren erstmals eine solche Fülle von Zahlen, Daten und Fakten zusammen, die umfassend die Entwicklung der Weser als Schifffahrtsstraße, der bremischen Häfen als Rückgrat eines prosperierenden Handels und der sich ansiedelnden Industriebetriebe als Arbeitgeber für eine Vielzahl von Berufen deutlich machen.

Während der erste, vorwiegend historisch ausgerichtete Teil auf der Auswertung der vorhandenen Literatur gründet, beruhen die folgenden Abschnitte vor allem auf Unterlagen der darin porträtierten Hafenbetriebe sowie der Im- und Exportindustrien. Da letztere selbst nicht unmaßgeblich die finanziellen Voraussetzungen für diese Veröffentlichung geschaffen haben und an deren Schlußredaktion beteiligt waren (S. 192), überwiegen im zweiten Teil die positiven Selbstdarstellungen. Nicht selten werden Bilanzen über

industrielle Anlagen, Produkterfolge, Zuwächse usw. angeführt, um Zeugnis abzulegen von der wirtschaftlichen Leistungskraft der jeweiligen Unternehmen bzw. der Unterweserregion. Dabei bestätigt der ausführliche Rundgang durch sämtliche Branchen der bremischen Industrie die Botschaft sowohl des im Vorwort zu Worte kommenden Bürgermeister als auch des in einem abschließenden Ausblick Stellung nehmenden Hafensenators: Der als „eine der großen Ingenieurleistungen der Menschheit“ (S. 5) gewürdigte Ausbau der Weser hat sich gelohnt; denn er begründet eine bremische „Tradition des Fortschritts“ (S. 188) und zeigt die Wirtschaft der Hansestadt heute „wohlgerüstet“ für das 21. Jahrhundert. Angesichts der seit Jahrzehnten anhaltenden Marginalisierung des Industriestandortes Bremen mit einem erheblichen Abbau gewerblicher Arbeitsplätze und einer durchweg krisenanfälligen Gesamtstruktur spielt das Herausstellen der Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen sicher eine wichtige atmosphärische Rolle.

Während also trotz des von den Autoren angemerkten Zeitdrucks erstmals eine so umfassende Darstellung entstanden ist, die von der Betonung der Außenweser oder der Industrialisierung der Hafendarbeit bis zum Logistic Tele-Service der „Datenbank Bremischer Häfen“ oder zu den Wiegandschen Unternehmensgründungen kaum einen Aspekt ausläßt, so herrscht bei der Anordnung bzw. Verklammerung der einzelnen Teile oftmals das additive Prinzip vor. Dadurch wird die Kontinuität der Darstellung häufig unterbrochen, und Zusammenhänge verlieren an Deutlichkeit. So findet sich z. B. der Abschnitt über die ökologischen Folgen der Weserkorrektur im Kapitel über „Die Häfen im Wirtschaftswunderland“ — als ob die Weser erst in den letzten 30 Jahren zu einem biologisch toten Gewässer geworden wäre. Darüber hinaus wirken die recht umfangreichen neun Kapitel streckenweise überladen mit z. T. beziehungslos zueinander stehenden Aspekten. So werden beispielsweise im Kapitel „Kurs Bremen“ nach der Beschreibung des Lebens an Bord eines Bugsierschleppers heutzutage die schweren Arbeitsbedingungen von Kohlenziehern auf Schnelldampfern um die Jahrhundertwende geschildert, worauf die Besichtigung der Bremerhavener Häfen folgt.

Daß diese Darstellung auf eigene Untersuchungen weitgehend verzichtet und als Auftragsarbeit einen werbenden Zweck verfolgt, macht auch die moderate Bewertung von Vorgängen deutlich, wie z.B. der langjährigen Zollanschluß-Blockade der bremischen Freihändler, der erheblichen ökologischen Schäden oder der Gefahren an Schichtarbeitsplätzen im Hafen bzw. der Stilllegung der AG „Weser“. Auffallend meiden die Autoren auch eine genauere Berücksichtigung des politischen Kräftespiels innerhalb der Hansestadt, das ja sowohl für die Entwicklung der Häfen als auch für den industriellen Wandel Bremens ein gewichtiges Einflußmoment darstellt.

Mit seinem hohen Wiedererkennungangebot erfüllt dieses repräsentative Buch aus Nostalgie und High-Tech sicherlich seinen Zweck. Für wissenschaftliche Fragestellungen über die Zukunftsaussichten der bremischen Häfen bildet es ein unverzichtbares Fundament, auf dem mit Hilfe des soliden Quellen- und Literaturverzeichnisses weitergearbeitet werden kann.

Hartmut Roder

Von der Dampfbarkasse zum Containerschiff. Werften und Schiffbau in Bremen und der Unterweserregion. Hrsg. von *Peter Kuckuk* und *Hartmut Roder*. Bremen: Steintor 1988. 323 S.

Seit einigen Jahren bemühen sich Peter Kuckuk und Mitarbeiter der Hochschule Bremen mit dem „Projekt Schiffbaugeschichte“, ein bisher vernachlässigtes Thema in der Geschichtsforschung Bremens und der Unterweserregion, nämlich die Geschichte des industriellen Schiffbaus und der Werften im 19. und 20. Jahrhundert, aufzuarbeiten.

„Von der Dampfbarkasse zum Containerschiff“ behandelt in sechs Kapiteln (Technik und Arbeit, Geschäftspolitik, Schiffe, Organisation und Interessenvertretung, Wirtschaft und Politik sowie Wohnen, Freizeit und Kultur) verschiedene technik-, wirtschafts- und sozialhistorische Gesichtspunkte des bremischen Seeschiffbaus und der Werften im 19. und 20. Jahrhundert. Der Schwerpunkt der Aufsätze liegt in der Zeit zwischen den Weltkriegen und in der Periode der Bundesrepublik Deutschland.

Zwölf Autoren, die aus unterschiedlichen Wissenschaftsdisziplinen kommen, versuchen, ein differenziertes Bild der bremischen industriellen Schiffbaugeschichte zu geben. Z. B. werden der technische Wandel im deutschen Seeschiffbau zwischen den Weltkriegen und die Werftenkrise in den 1920er Jahren in Bremen und der Unterweserregion beschrieben. Auch werden die Wiederaufnahme der maritimen Rüstungsproduktion auf den Werften des Unterweserraumes in den 1950er Jahren und der Bremer Schiffbau von 1975 bis 1988 dargestellt. Weiter werden die Auswirkungen der Veränderungen im Schiffsantrieb vom Dampf- zum Motorschiff für das Maschinenpersonal geschildert. Neben einem Aufsatz über den Stapellauf des Ostasienschnelldampfers „Scharnhorst“ am 14. Dezember 1934 auf der AG „Weser“, der in Anwesenheit des „Führers“ erfolgte, gibt es einen Bericht über die Rolle der Arbeitnehmervvertretung auf dem Bremer Vulkan während der nationalsozialistischen Zeit. Ein anderer Aufsatz thematisiert den genossenschaftlichen Arbeiterwohnungsbau in einem Bremer Vorort vor dem Ersten Weltkrieg.

Es handelt sich bei diesem Sammelband nicht um eine in sich abgeschlossene und alle Details berücksichtigende Studie zu dem Gesamtkomplex „Industrielle Schiffbaugeschichte in Bremen und der Unterweserregion“. Auch werden hier keine völlig neuen Forschungsergebnisse präsentiert. Die Herausgeber verstehen diese Publikation als eine Art Zwischenergebnis und vorläufiges Fazit ihrer Forschungsintentionen, die die verschiedenen Institutionen zu einer interdisziplinären Zusammenarbeit auf diesem so wichtigen Gebiet bremischer Geschichtsforschung anregen und auffordern will. Gerade der industrielle Seeschiffbau mit seinen Höhen und Tiefen hat die Freie Hansestadt Bremen und die Unterweserregion mit den hier wohnenden Menschen über hundert Jahre lang geprägt. Selbst heute, nachdem viele traditionsreiche Werften nicht mehr existieren, spielt der Seeschiffbau im wirtschaftlichen Leben des Unterwesergebietes immer noch eine wichtige Rolle.

Dirk J. Peters

Kludas, Arnold: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Bd. I: Die Pionierjahre von 1850 bis 1890. 231 S. Bd. II: Expansion auf allen Meeren. 1890 bis 1900. 240 S. Bd. III: Sprunghaftes Wachstum. 1900 bis 1914. 239 S. Hamburg: Kabel 1986–1988. (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Bd. 18 – 20.)

Der Verfasser dieser in thematischer und buchgestalterischer Hinsicht groß angelegten Reihe ist als Bibliothekar des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven tätig. Seit 1971 hat er zahlreiche schiffahrtsgeschichtliche Arbeiten über deutsche Reedereien und die internationale Passagierschiffahrt herausgegeben. Als Autodidakt entstammt er der „shiplover“-Szene. Zunächst hat er maßgeblich deren nützliche Untersuchungen zu maritimen Detailfragen mitgetragen. Bei allem Verdienst und Nutzen, die ihre Arbeiten beinhalten, geht es den „shiplovern“ fast ausschließlich um reine Schiffsdaten und kaum um tiefer liegende Zusammenhänge. Solche – aus wissenschaftlicher Sicht – sehr vordergründigen Fragestellungen hat der Verfasser mit dieser Buchreihe sowie auch anderen Veröffentlichungen endgültig hinter sich gelassen. Er strebt analytische Tiefe an und füllt sie in einem Maß aus, daß auch die akademisch orientierte Geschichtswissenschaft diesem Werk die fällige Anerkennung nicht vorenthalten wird.

Die ersten drei Bände, die zur Rezension vorlagen (zwei weitere erscheinen bis 1990), beschreiben sehr engagiert den Aufstieg der deutschen Passagierschiffahrt von 1850 bis 1914. Dabei fallen Großreedereien wie die Hapag in Hamburg und der Norddeutsche Lloyd (NDL) in der Betrachtung besonders ins Gewicht, deren Auf und Ab in der Geschäftspolitik sehr anschaulich beschrieben wird, wobei die Genialität des Hapag-Direktors Albert Ballin, der 1886 in jene Reederei eintrat, besonders zum Tragen kommt. Dagegen fällt das Urteil über den NDL kritischer aus, dessen Größe und technischen Leistungen (wie z.B. die berühmten Vierschornsteiner) zwar anerkannt werden, dessen Geschäftsstrategie aber zeitweilig recht kurzsichtig war, wie z.B. das starre Festhalten an den veralteten Einschrauben-Schnelldampfern der Flüsse-Klasse um 1890 (Bd. I, S. 122 ff.).

Neben Hapag und NDL, den beiden prestigeträchtigen Aushängeschildern der deutschen Handelsschiffahrt, werden auch sämtliche anderen deutschen Reedereien behandelt, die Übersee-Passagierschiffahrt betrieben. Ausführlich wird auf die zahlreichen kleineren Unternehmen eingegangen mit ihren Diensten nach Afrika, Lateinamerika, Ostasien und in die Südsee. Diese Firmen hatten sich nicht selten der ausgesprochen ruppigen Methoden mancher größerer Reedereien zu erwehren, eine Thematik, die in den vorliegenden Bänden klar herausgearbeitet wird. Dies ist Reedereigeschichte im besten Sinne und hebt sich von zahlreichen Firmen-Festschriften herkömmlicher Machart ab, in denen das PR-Interesse des jeweiligen Hauses über eine kritische Auseinandersetzung mit der eigenen Geschichte rangiert und in denen nur von echten oder vermeintlichen Höhepunkten, nie aber von Irrwegen und Fehlschlägen die Rede ist. Besonders spannend und aufschlußreich in dieser Hinsicht liest sich im Band II (S. 155) der Abschnitt über das Debakel mit dem NDL-Schnelldampfer „Kaiser Friedrich“ (1898), der die Ab-

nahmebedingungen bei den Probefahrten auf geradezu spektakuläre Art und Weise nicht erfüllen konnte. Die Versuche der Bauwerft (Schichau in Danzig), sich herauszureden und in die Presse verlogene Ausflüchte und Scheinargumente zu lancieren, um sich reinzuwaschen, werden eindrucksvoll herausgearbeitet und dargestellt. Sie regen den kritischen Leser zu gesundem Mißtrauen im Umgang mit historischen Selbstdarstellungen und dem allgemeinen PR-Gebaren von Firmen an.

Mit vielen seltenen (auch farbigen) Abbildungen reich ausgestattet, ist diese mehrbändige Arbeit mit ihrer Fülle von Angaben zu Reedereien und deren Flotten als Standardwerk zur deutschen überseeischen Passagierschiffahrt anzusehen. Eine große Anzahl von exemplarischen Generalplänen informiert gründlich über die schiffbauliche Entwicklung. Um die Raumaufteilung besonders plastisch hervorzuheben, wurden die Pläne zusätzlich koloriert. Aber abgesehen davon, interessiert sich der historisch orientierte Leser vor allem für die Behandlung höherrangiger Zusammenhänge. Ein spannungsgeladenes Problemfeld bildet dabei die Beförderung der Auswanderer im Zwischendeck. Hierüber geisterten in der populärwissenschaftlichen Literatur der siebziger Jahre zahlreiche sozialromantische und modernistische Klischees aus der Sicht des heutigen Wohlfahrtsstaates, die der Verfasser mit Recht zu entkräften sucht. Seine unbequeme, aber darum nicht weniger plausible These, daß die Auswanderer aus existentieller Geldersparnis nur ein Minimum an Komfort anstrebten, wird vom Verfasser (Bd. II, S. 187 ff.) überzeugend dargestellt, und in dieser Auffassung sind ihm mittlerweile auch andere Schiffahrtshistoriker gefolgt¹. Einen Mangel an sozialer Sensibilität wird man dem Autor nur schwer vorwerfen können, wenn man die Beschreibungen von verschiedenen Vorkommnissen liest (Bd. I, S. 135 ff., S. 182 ff.), wie z.B. den Schikanen, denen die Kohlenzieher bei ihrer ohnehin schweren Knochenarbeit in den Kesselräumen und Bunkern ausgesetzt waren, und den daraus resultierenden häufigen Selbstmorden. Dabei bilden Seeamtsberichte die wichtigste Quellengruppe.

Auch wenn viele Funktionsträger und Technokraten in der Seeschiffahrt es bis heute nicht einsehen wollen: Die Schiffahrt war und ist als Teil des Ganzen nie so unpolitisch gewesen, wie sie sich häufig selbst gern darstellt. So finden allgemeinpolitische Bezüge auch im vorliegenden Werk ihren Niederschlag. Ballins äußerst waghalsiges, letztlich aber geglücktes Rußland-Geschäft während des Russisch-Japanischen Krieges 1904–1905 wird beschrieben (Bd. III, S. 178 ff.). Es sicherte die In-See-Versorgung der zaristischen Marine und ermöglichte der Hapag schließlich die Finanzierung von Passagierschiffsneubauten. Ein düsteres Kapitel der deutschen Kolonialgeschichte, die Niederschlagung des Herero-Aufstandes in Deutsch-Südwestafrika, wird ebenso geschildert (Bd. III, S. 145 ff.), weil deutsche Passagierschiffe Truppen dorthin transportierten, wobei der Verfasser auch kritisch auf die Ursachen jenes Aufstandes eingeht.

Christian Ostersehle

1 Detlev Ellmers, Bordgeschirr um 1900. Ein Spiegel sozialer Schichtungen, in: Deutsches Schiffsarchiv, Bd. 11, 1988, S. 127.

Kiedel, Sigrid und Klaus-Peter Kiedel: Fernwehbilder. Hans Engelmeyer — Bordphotograph auf Passagierschiffen des Norddeutschen Lloyd 1930 bis 1939. Hamburg: Kabel 1989. 192 S. (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Bd. 25.)

Der reich illustrierte Band erschien zugleich als Katalog zu einer Ausstellung des Deutschen Schiffahrtsmuseums zum Thema Bordphotographie. Die Photographien führen in die Welt der Schiffsreisen der 30er Jahre, als der Norddeutsche Lloyd Kreuzfahrten in die Ostsee, das Nordmeer, das Mittelmeer und nach Ostasien durchführte. Im Mittelpunkt stehen die Aufnahmen des Photographen Hans Engelmeyer. Engelmeyer, geboren 1891 in (Bremerhaven-) Lehe, trat 1929 in den Dienst des Norddeutschen Lloyd und nahm seinen Wohnsitz in Bremen. Er photographierte auf Kreuzfahrten in der Ostsee, im Mittelmeer und im Nordmeer (auf der „General von Steuben“) und beim Bau der „Scharnhorst“ in Bremen. Spätestens 1937 machte er sich als Bordphotograph auf dem Ostasiendampfer „Potsdam“ selbständig. Im Krieg begann er als Kriegsberichterstatter, doch 1943 galt er als überflüssig, er starb Anfang 1945 in französischer Kriegsgefangenschaft. Es macht den besonderen Reiz dieses Buches aus, daß es nicht nur die „Fernwehbilder“ zeigt und kommentiert, sondern ihrer Entstehung, soweit irgend möglich, nachgeht. Besonders aus Familienpapieren und -bildern, Briefen und Auskünften von Verwandten konnten die Verfasser die Persönlichkeit des Photographen, seinen Werdegang, die persönlichen Verhältnisse, seine Absichten, seinen Stil rekonstruieren. Er wollte Stimmungen einfangen, „schöne“ Bilder liefern: von den Reiseeindrücken und von den Menschen an Bord. Und doch zeigen die Bilder, wenn auch geschönt, Realität: von den Häfen, vom Leben an Bord — nicht nur vom Zeitvertreib der Passagiere, sondern auch von der Arbeit der Seeleute —, außerdem vom Schiffbau. Dadurch, daß die Verfasser aufklären, wie und warum diese Bilder entstanden sind, ist es möglich, die Bilder historisch zu werten. Einleitend wird die Bordphotographie definiert und ein geschichtlicher Abriß gegeben, ein für die Geschichte der Photographie wie für die Schiffahrtsgeschichte aufschlußreiches Kapitel.

Adolf E. Hofmeister

Peters, Dirk J.: Der Seeschiffbau in Bremerhaven von der Stadtgründung bis zum Ersten Weltkrieg. Bremerhaven 1987. 221 S. (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven. Bd. 7.)

Bei dieser Veröffentlichung handelt es sich um die 1981 an der Universität Hannover vorgelegte Dissertation des jetzt am Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven tätigen Autors.

Nach einleitenden Bemerkungen über Zielsetzung und Quellengrundlage der Arbeit behandelt Peters in den ersten Kapiteln den deutschen Seeschiffbau von 1800 bis 1914, die Struktur der deutschen Werften und ihre Beziehung zu anderen Wirtschaftsbereichen, den Wandel der Werften vom Hand-

werksbetrieb zum Industrieunternehmen, die zunehmende Bedeutung von Wissenschaft und Technik für den Schiffbau, die Entwicklung vom handwerklichen Schiffszimmermann zum industriellen Werftarbeiter sowie die wirtschaftliche Entfaltung des Unterwesergebietes an der Geestemündung im 19. Jahrhundert, vor allem die Gründung Bremerhavens durch Bremens Bürgermeister Smidt und die spätere Konkurrenzgründung Geestemündes durch das Königreich Hannover. Diese einleitenden Kapitel (S. 11–51) beruhen auf der relevanten – auch der älteren – Literatur, wobei Peters einen komprimierten und präzisen Überblick über die Entwicklung des deutschen Seeschiffbaus und des Bremerhavener Gebiets im Rahmen der deutschen Sozial-, Wirtschafts- und Technikgeschichte des 19. Jahrhunderts gibt.

Das anschließende zentrale Kapitel über den Seeschiffbau in Bremerhaven, Geestemünde und Lehe untersucht drei historische Phasen: die Anfänge des Holz- und Segelschiffbaus in Bremerhaven, die Phase der Konkurrenz zwischen Bremerhaven und Geestemünde seit der Mitte des 19. Jahrhunderts sowie drittens den Eisen-, Stahl- und Dampfschiffbau von 1879 bis 1914. Peters behandelt dabei für die erste Phase die Werften von Cornelius Jantzen Cornelius, Johann Lange, Friedrich Wilhelm Wencke, Rickmers Clasen Rickmers, Jan Simon Abegg, Johann Carl Tecklenborg, Hermann Friedrich Ulrichs, Hinrich Bosse, Peter Sager und Hermann Heineken, für die zweite Phase – sofern noch existent – deren Nachfolgewerften, daneben die von Hermann Friedrich Ulrichs, Schau & Oltmanns sowie den Reparaturbetrieb des Norddeutschen Lloyd. Bei der dritten Phase, d.h. nach dem Übergang zum Eisenschiffbau, konzentriert sich der Autor auf die beiden Werften von Johann Carl Tecklenborg und Rickmers – die einzigen, die den Übergang vom Holz- zum Eisenschiffbau hatten vollziehen können – und das Unternehmen von Georg Seebeck, den Technischen Betrieb des Norddeutschen Lloyd sowie die Schiffbaugesellschaft Unterweser.

Peters will sich mit dem Thema „unter besonderer Betrachtung technischer, wirtschafts- und sozialhistorischer Faktoren“ beschäftigen und „am Beispiel eines überschaubaren regionalen Raumes [. . .] die Entstehung und Bedeutung der Werftindustrie“ und besonders den „grundlegende[n] Strukturwandel vom Holz- und Segelschiffbauhandwerk zum industriellen Eisen-, Stahl- und Dampfschiffbau“ darstellen. Das ist ihm gelungen, wenngleich seine Arbeit kaum grundsätzlich neue Erkenntnisse präsentieren kann. Das Verdienst von Peters besteht vor allem darin, einen hilfreichen Überblick über die Geschichte des deutschen Seeschiffbaus im 19. Jahrhundert und eine kenntnisreiche und lesenswerte Darstellung des Seeschiffbaus in Bremerhaven und Geestemünde zu geben. Zusammen mit Krawietz' Darstellung des Schiffbaus im Raum Bremen/Unterweser, die auf die Bremerhavener Werften nicht sonderlich ausführlich eingeht, gehört Peters' Arbeit zur wissenschaftlichen Grundlagenliteratur über den Schiffbau im Unterwesergebiet. Trotz des umfangreichen Quellenmaterials und der zahlreichen Literatur, die Peters ausgewertet hat, ist er nicht der Gefahr erlegen, sich in die Darstellung unwesentlicher Details zu verlieren. Vielmehr ist ihm eine textliche Aufbereitung und Verarbeitung des benutzten Materials auf einem hohen Niveau und einer adäquaten sprachlichen Ebene gelungen.

Integrale Bestandteile seiner Arbeit sind 40 Fotos, neun Tabellen, vor allem aber insgesamt zehn Lagepläne von Werften, zumeist Originale aus Archiven. Personen-, Firmen- und Schiffsregister sowie ein Abkürzungsverzeichnis erleichtern die Benutzung der Publikation.

Peter Kuckuk

Übersee. Seefahrt und Seemacht im deutschen Kaiserreich. Unter Mitwirkung zahlreicher Autoren hrsg. von *Volker Plagemann*. München: Beck 1988. 404 S.

Volker Plagemann skizziert in dem von ihm herausgegebenen Sammelband einleitend die „Hinwendung Deutschlands nach Übersee“ und benennt die historischen Rahmenbedingungen für „die Versuche der zukünftigen ‚Seemacht‘, schwimmen zu lernen“ (S. 12): die Wandlung Deutschlands seit der Reichsgründung „vom mitteleuropäischen Binnenland zum weltzugewandten Industrie- und Handelsstaat mit eigenen Kolonien, mit enormen Ein- und Ausfuhren, mit differenziertem Seeverkehrswesen, mit leistungsfähigen Freihäfen, darunter Hamburg als größtem des Kontinents, mit der zweitgrößten Werft- und Schiffbauzulieferungsindustrie und der zweitgrößten Handelsflotte der Welt, mit einer florierenden Passagierschiffahrt, [. . .] mit eigener Hochseefischerei [. . .], mit ungeheuren Verdienstmöglichkeiten und einem neuen von Seehandel und Seeschiffahrt lebenden Bürgertum, mit neuen Arbeitsmöglichkeiten auf den Schiffen, im Hafen und auf den Werften, aber auch mit ‚schwimmender Wehr‘ und einem Kaiser, der am liebsten in einer Admiralsuniform auftrat.“ Als Ergebnis dieser Wandlung war Deutschland zur „seagoing nation“ geworden (S. 10).

Plagemann hat mit diesen Sätzen zugleich die wichtigsten der Themen angesprochen, die in den insgesamt 92 Aufsätzen des Sammelbandes behandelt werden: Hinwendung Deutschlands nach Übersee, Welthandel und Weltverkehr, deutsche Seehandels- und Flottenpolitik, Infrastruktur des Reiches, Seeverkehrswesen, die großen Handelshäfen, der Schiffbau, deutsche Handelsschiffahrt, Passagierschiffahrt, Kaiserliche Marine, Seefischerei, Binnenschiffahrt, das hanseatische Bürgertum und seine Repräsentanten, Seeleute an Bord, Menschen als Schiffsfracht und zuletzt Kultur, Wissenschaft, Ideologie.

Die Publikation beansprucht, „verschiedene Aspekte der Hinwendung des Kaiserreiches nach Übersee“ anzusprechen und als „kritisches kulturgeschichtliches Bilder- und Lesebuch“ in paradigmatischen Einzelaufsätzen beim Leser Interesse zu erregen (S. 16).

Der Benutzer der Publikation kann sich über das großartige Bildmaterial (insgesamt 360 Abbildungen) freuen und in diesem und jenem Beitrag schmökern, oder er kann zunächst die insgesamt 15 Einführungskapitel zu den einzelnen Themenkomplexen lesen, um sich einen ersten Überblick zu verschaffen. Wer das Buch systematisch kapitelweise durcharbeitet, dem werden jedoch eher die thematischen Defizite auffallen. So wird der Reichspostdampfersubventionsvorlage (1885) kein eigenes Kapitel gewidmet, son-

dern diese nur an mehreren Stellen en passant erwähnt, obwohl sie nicht nur wichtig für die Intensivierung des deutschen Ostasien-, Australien- und später auch Afrikaverkehrs war, sondern sich vor allem auf die Entwicklung des deutschen Schiffbaus und dessen „Emanzipation“ von der britischen Führungsrolle auswirkte.

Bei der thematischen Abgrenzung des Themas „Übersee“ ist der Untertitel „Seefahrt und Seemacht im deutschen Kaiserreich“ zumindest in zeitlicher Hinsicht hilfreich. Unter inhaltlichen Gesichtspunkten sollte man das Thema „Übersee“ sicherlich nicht zu eng sehen, und der Rezensent möchte nicht über die thematische Relevanz eines jeden einzelnen Beitrages richten. Aber: Gehört das Thema *Binnenschifffahrt* in einen Sammelband zur *Übersee*? Sicherlich muß die Infrastruktur des Binnenlandes in ihrer Funktion und ihrem Bezug zu Über-See skizziert werden. Und was den Verbindungslinien der Eisenbahn von Hamburg nach Berlin (S. 58 ff.) recht ist, sollte dem Dortmund-Ems-Kanal (S. 64 ff.) billig sein. Doch wo sind dann binnenwärts die Grenzen zu ziehen?

Auch bei solchen Beiträgen wie dem über Tagebücher von Seereisenden (S. 291 ff.) oder die Mitbringsel von Seeleuten (S. 313 ff.) fragt man sich ein wenig hilflos, welchen Beitrag diese Kuriositäten zum übergreifenden Thema leisten. Ein kurzer Artikel über Hafenbahnen (S. 124 ff.) kann bei einem Umfang von nur zwei Druckseiten dem Leser nicht viel bringen, mag auf der anderen Seite auch ein Beitrag über deutsche Künstler in der Südsee (S. 360 ff.) immerhin Betroffenheit angesichts der damals wie heute aktuellen „Aussteiger“-Thematik beim Leser hervorrufen. Die große thematische Bandbreite der Publikation mit der Fülle der behandelten Einzelthemen bedingt häufig den Verzicht auf größeren „Tiefgang“ bei den einzelnen — zumal den kürzeren — Aufsätzen.

Bei einem solchen Sammelband muß bei der Themenauswahl der einzelnen Beiträge exemplarisch vorgegangen werden. Doch ist es dabei außerordentlich problematisch, geeignete repräsentative Beispiele auszuwählen. Denn: Welche deutschen Reedereien, welche Werften sind wirklich repräsentativ für diese Branche? Weisen nicht alle spezifische Eigenheiten auf, so daß hier keine der in diesen Branchen vertretenen Firmen als repräsentativ für *die* Reedereien oder *die* deutschen Werften stehen kann? Werden beim Schiffbau mit der Hamburger Niederlassung des Stettiner Vulcans und dem Bremer Vulkan lediglich zwei Werftunternehmen vorgestellt, so ist zu fragen: Sind diese als repräsentativ auch für die anderen rund ein Dutzend Groß-Werften anzusehen, ganz abgesehen von den mittleren und kleineren Werftbetrieben und den Kaiserlichen Werften? Dasselbe Manko zeigt sich bei der Darstellung der Hafenentwicklung der wichtigsten Seehäfen, wo die der beiden Hansestädte Hamburg und Bremen relativ ausführlich dargestellt wird, obwohl man gerade sie am ehesten als bekannt voraussetzen könnte, dagegen die Informationen über den Ausbau der Hafenanlagen in Stettin und Danzig doch relativ bescheiden ausfallen.

Beklagt hier der Bremer Rezensent, daß die kleineren Hafen- und Handelsstädte, deren es ja eine ganze Anzahl an der im Kaiserreich wesentlich längeren deutschen Nord- und Ostseeküste gab, kaum erwähnt werden, so ärgert

er sich über die eindeutige Dominanz Hamburger Beispiele bei den übersee-relevanten Themen! Es sei neidlos zugestanden, daß die Hafenstadt Bremen keinerlei Pendant zum hamburgischen Amüsierviertel St. Pauli aufweisen kann. Aber warum ist dieser Band so eindeutig Hamburg-zentriert? Liegt es an der Zugriffsmöglichkeit des Herausgebers auf Mitarbeiter im Hamburger Wissenschafts- und Kulturbetrieb? Wäre es im Hinblick auf eine gewisse „Ausgewogenheit“ nicht z.B. angebracht gewesen, als Beispiel für Fischereihäfen und Fischverarbeitung Bremerhaven statt Altona zu wählen?

In konzeptioneller Hinsicht ist der Herausgeber also zu fragen, warum erstens die Beispiele so Hamburg-zentriert sind und zweitens der deutsche Imperialismus nicht an verschiedenen Exempeln jenseits von Maas, Memel und Belt im überseeischen Bereich „in action“ vorgeführt wurde? Beispiele bieten sich in erschreckender Anzahl an:

Die Orientreise Kaiser Wilhelms II. und seine Rede in Damaskus im November 1898, in der er sich zum Schutzherrn über 300 Millionen Mohammedaner aufwarf. Die Verabschiedung und Einschiffung des deutschen Expeditionskorps nach Ostasien in Bremerhaven mit der berühmt-berüchtigten „Hunnen“-Rede des Kaisers. Die Beteiligung deutscher Truppen an der Niederschlagung des Boxer-Aufstandes unter dem „Welt“-Marschall Graf von Waldersee. Der in jedem Schulbuch erwähnte „Panther“-Sprung nach Agadir. Die militärische Niederschlagung der Aufstände in Deutsch-Südwest (1905). Das Ausgreifen deutschen Kapitals ins Osmanische Reich, z.B. beim Bau der Bagdad-Bahn. Die gescheiterten Bestrebungen Deutschlands, auf dem Seeweg nach Indien Kohle- und Handelsstationen in Aden, dem Jemen (Fasana-Inseln) und an der Küste Südpersiens zu errichten. Die Bemühungen des deutschen Imperialismus, den status quo der kolonialen Welt zu revidieren, z.B. durch den deutsch-britischen Vertrag über die Aufteilung der portugiesischen Kolonien in Afrika. Warum nicht als ökonomisches Exempel die Ausbeutung der Phosphat-Vorkommen in der Südsee durch die Deutsche Südsee-phosphat A.G. Bremen? Warum nicht die überseeischen Zielsetzungen und Träume des Alldeutschen Verbandes?

Und warum endet der Band vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges, obwohl der Titel doch von der Zeit des Kaiserreichs, also der Zeit bis 1918, spricht? Warum erfährt der Leser nichts über den Verlust der deutschen Kolonien, den Untergang des deutschen Ostasiengeschwaders, die Skagerrak-schlacht und die Matrosenrevolte in Wilhelmshaven und Kiel?

Aufgrund dieser Aussparungen bleiben dann die (End-)Konsequenzen des deutschen Dranges nach Übersee im Wilhelminischen Zeitalter, wie sie im „Griff nach der Weltmacht“ (Fritz Fischer) zum Ausdruck kommen, weitgehend ausgeblendet. Dabei hätte sich doch z.B. anhand der (maritimen) Kriegsziele des kaiserlichen Deutschland in Übersee die Hybris des deutschen Imperialismus gut herausarbeiten lassen.

Indem all diese pikanten politischen Themen außen vor bleiben, erscheint der deutsche Imperialismus in einer nur wenig aggressiven, entschärften, um nicht zu sagen „gemütlichen“ Form. Dieser Trend zur Verharmlosung wird noch verstärkt durch die überproportionale Berücksichtigung seiner oberflächlich verstandenen „kulturgeschichtlichen“ Dimension, so daß die Ge-

fahr besteht, den deutschen Imperialismus auf Postkartenformat (Bildpostkarten von den deutschen Kolonien, S. 367 ff.) zu reduzieren.

In gewisser Weise gleicht dieser Sammelband als ganzes einem Kolonialwarenladen (übrigens ein wichtiger „kulturgeschichtlicher“ Aspekt des Themas „Übersee“, den der Herausgeber vergessen hat): Die Atmosphäre im Kolonialwarenladen ist nett und gemütlich und lädt zum Herumstöbern ein. In seiner bunten Warenwelt wird jeder etwas finden, das ihm Freude bereitet, und keiner wird gezwungen, sich mit der Welt „dahinter“ auseinanderzusetzen, die ihm doch nur den Spaß verderben würde. *Peter Kuckuk*

Geschichtlicher Handatlas von Niedersachsen. Hrsg. vom Institut für Historische Landesforschung der Universität Göttingen. Bearb. von *Gudrun Pischke*. Neumünster: Wachholtz 1989. 96 S., 2 Kartenbeilagen. (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen und des Instituts für Historische Landesforschung der Universität Göttingen.)

Das Projekt eines neuen Historischen Handatlasses Niedersachsens begleitete das Institut für Historische Landesforschung seit Beginn der 70er Jahre. Sollte es anfangs eine Überarbeitung des vor 50 Jahren von Georg Schnath herausgegebenen Atlases sein, erwies sich bald eine weitgehende Neubearbeitung als nötig. 1979 wurde die Redaktion Gudrun Pischke übertragen, die nicht nur die Arbeit der mehr als 30 Mitarbeiter koordinierte, sondern selbst einen großen Teil der Karten erarbeitet hat.

Der Atlas enthält 106 Karten mit Erläuterungen und einem Ortsnamensregister, ebenso viele Karten wie sein Vorgänger. Vermehrt wurden die ganzseitigen Niedersachsen-Karten im Maßstab 1 : 800 000 von 16 auf nunmehr 28, zu denen noch zwei Karten gleichen Maßstabs, aber größeren Umfangs als Beilagen kommen. Die übrigen Karten sind entweder Übersichtskarten kleineren Maßstabs oder Detailkarten bis hin zu Stadt- und Flurplänen. Das Format des Atlases wurde verdoppelt, so daß die Hauptkarten nicht mehr gefaltet werden müssen, allerdings ist die Bezeichnung „Handatlas“ nun kaum noch angemessen. Ein Unterschied zeigt sich auch beim — zugegeben problematischen — Preisvergleich: 9,60 RM kostete der alte, der neue 180 DM.

Die Gliederung des Atlases ist beibehalten: Auf Karten zur physischen Landeskunde folgen vor- und frühgeschichtliche Karten, dann Karten der mittelalterlichen Herrschaftsgebiete und neuzeitlichen Territorien und Verwaltungsbezirke, darauf Karten zur ländlichen und städtischen Siedlung, zur Wirtschaft und zum Verkehr. Die Gewichte haben sich jedoch sehr verschoben: Statt 24 Karten zur Ur- und Frühgeschichte gibt es jetzt nur noch acht, dagegen sind zehn Karten zur (neuzeitlichen) Wirtschaftsgeschichte erarbeitet (vorher gab es nur eine Karte zur Verbreitung des Einbecker Bieres), und die Karten zum Verkehr sind von vier auf neun vermehrt worden. Neu sind z.B. auch Karten der mittelalterlichen Burgen Niedersachsens, der neuzeitlichen Bevölkerungsentwicklung sowie der nationalsozialistischen Konzentrationslager und Kriegswirtschaft.

Daß nicht alle wünschenswerten Themen bearbeitet werden konnten, versteht sich von selbst. Manche Karten des alten Atlases vermißt man ungern: Es fehlen Karten der Stammesgebiete, der Eroberung Sachsens durch die Franken, der mittelalterlichen Gaue, der Mission der Bremer Kirche im hohen Mittelalter, auch Karten zum Steuerverein im 19. Jahrhundert und zu den Rechtsgebieten bis 1900. Keine Karten finden sich ferner zur Sprachgeschichte und Volkskunde, zu Baudenkmälern, zu Patrozinien, zur Münzgeschichte oder zu Städtebünden und Landesgemeinden. Problematisch ist die Wiederholung der Karten der Siedlungsformen und Ortsnamen aus dem Handatlas von 1939: Die seinerzeit sehr gründlich erarbeitete Siedlungsformenkarte mag noch von gewissem Nutzen sein, auch wenn sich die Terminologie gewandelt hat; die Karte der Ortsnamen ist dagegen in mehrfacher Hinsicht vom Forschungsstand überholt. Ansonsten zeugt eine Reihe von „Studien und Vorarbeiten“, in der zehn neubearbeitete Karten vorab veröffentlicht, erläutert und zur Diskussion gestellt sind (vgl. Brem. Jb. 63, S. 213 ff.; 65, S. 203 f.), von gründlicher Vorbereitung. Die Kritik ist für die Fassung im Atlas weitgehend berücksichtigt. Drei weitere Erläuterungshefte sind angekündigt. Für manche weitere der neubearbeiteten Karten, insbesondere zu der der mittelalterlichen Burgen, die in Details angreifbar ist, wünscht man sich ähnliche Erläuterungen mit Nachweisen, nicht nur ein Literaturverzeichnis.

Der Begriff Niedersachsen hat sich seit dem Erscheinen des Atlases von 1939 gewandelt. Was damals eine zusammenfassende Regionalbezeichnung für die Provinz Hannover und mehrere kleinere Länder (einschließlich Bremen) und angrenzende Gebiete (bis zum Teutoburger Wald) war, wurde 1946 zum Namen eines Landes, dem Bremen nicht angehört. Die neue Landesgrenze haben die Bearbeiter in der Regel zur Grenze des thematisch dargestellten Gebietes gemacht. Die moderne Grenze (einschließlich der Seegrenze) ist in vielen Karten überbetont, ob es sich nun um die Siedlungen der Römischen Kaiserzeit, um das Gewerbe von 1861 oder um Industrie und Konzentrationslager der NS-Zeit handelt, bei denen die damaligen Grenzen wichtiger wären, hier aber fehlen. Die Grenzen Bremens sind nachlässig behandelt. Zwar ist Bremen in die Darstellung fast stets eingeschlossen (außer bei den Karten 5, 42, 43/1 und 59), die (heutigen) Grenzen sind aber teils eingetragen, teils weggelassen, einmal (Karte 54) sind sie um den Landesteil Bremerhaven gekürzt.

Durch Detailkarten kommen Bremens mittelalterliche Altstadt (Karte 48/2) und die Häfen an der Unterweser (Karten 63 a–d), erarbeitet von Herbert Schwarzwälder, zur Geltung. Die Gebietsentwicklung Bremens bis 1646 ist auf einer aus dem Atlas Niedersachsen von 1950 entnommenen Karte dargestellt (Karte 26). Sie enthält einige Ungenauigkeiten; besser ist noch immer die Karte von Curt Allmers im Handatlas von 1939. Die Karte 40, die aus dem Grundriß zur deutschen Verwaltungsgeschichte 1815–1945 (Bände 10 und 17) zusammengestellt ist, stellt das Bremer Gebiet fehlerhaft dar. Hier sind die Korrekturhinweise zur Vorlage (Band 17, S. 60) übersehen worden. Daß man mit der komplizierten Entwicklung Bremerhavens besondere Schwierigkeiten hatte, ist dann kaum mehr verwunderlich; hierfür wäre eine

Nebenkarte angebracht. Die „Forschungskarte“ 53 zum städtischen Handwerk um 1800, auf der Bremen neben einigen weiteren Städten fehlt, läßt sich ergänzen, wenn man die Arbeit von Klaus Schwarz (Die Lage der Handwerksgelesen in Bremen während des 18. Jh., Bremen 1975) heranzieht.

Es wäre verfehlt, die Qualität des Atlases nach einigen fehlerhaften Details zu beurteilen. Wer selbst Karten entworfen hat, weiß, wie schwierig Genauigkeit und Vollständigkeit in allen Einzelheiten zu erreichen sind. Im allgemeinen kann der Atlas gut die nötige räumliche Vorstellung zur Geschichte Niedersachsens (und Bremens) vermitteln, einen Eindruck von der räumlichen Verteilung bestimmter historischer Erscheinungen geben sowie Siedlungstypen und Stadtentwicklung an Beispielen verdeutlichen. Es handelt sich um ein Grundlagenwerk zur niedersächsischen Geschichte, das die noch im Erscheinen begriffene Geschichte Niedersachsens wesentlich ergänzt.

Adolf E. Hofmeister

Findbuch zum Bestand Stadtverfassung und Verwaltung (Rep. StV. 1486—1980). Bearb. von *Margarete Schindler*. Buxtehude: Stadtarchiv 1989. VI, 212 S. (Masch. vervielf.)

Findbuch zum Bestand Kirche und Schule (Rep. KSch. 1536—1962). Bearb. von *Margarete Schindler*. Buxtehude: Stadtarchiv 1987. IX, 131 S. (Masch. vervielf.)

Findbuch zum Bestand Handel und Gewerbe (Rep. HG. 1570—1967). Bearb. von *Margarete Schindler*. Buxtehude: Stadtarchiv 1988. VI, 142 S. (Masch. vervielf.)

Findbuch zum Bestand Polizei (Rep. Pol. 1603—1966). Bearb. von *Margarete Schindler*. Buxtehude: Stadtarchiv 1988. VII, 169 S. (Masch. vervielf.)

Findbuch zum Bestand Altkloster & Neuland (Rep. AKl. 1843—1932 <1968>). Bearb. von *Margarete Schindler*. Buxtehude: Stadtarchiv 1989. V, 37 S. (Masch. vervielf.)

Die Öffentlichkeit der Archive, das Recht zur Benutzung amtlicher Unterlagen in den Archiven, wäre unvollständig, wenn neben den Archivalien nicht auch die Findmittel, die erst den Zugang ermöglichen, allgemein zugänglich wären. Ihre Benutzung wird erleichtert, wenn sie nicht nur im betreffenden Archiv gehütet werden, sondern auch andernorts benutzbar und erwerbbar, also „veröffentlicht“ sind. Dies trifft jetzt auch für einige Findbücher zu, durch die ein wesentlicher Teil der Archivalien der Stadt Buxtehude erschlossen ist. Die Stadtarchivarin Margarete Schindler legt damit das Ergebnis jahrzehntelanger Ordnungs- und Verzechnisarbeiten vor.

Die erfaßten Akten reichen vom 16. Jahrhundert (ältere Überlieferung findet sich in den Urkunden, Stadtbüchern und Rechnungsbüchern) bis in die 70er Jahre unseres Jahrhunderts. Jedoch sind aus der Nachkriegszeit nur

solche Akten aufgenommen, deren Beginn vor 1945 liegt. Diese Begrenzung ermöglicht eine einigermaßen vollständige Erfassung der erhaltenen Akten bis 1945, scheint aber für Forschungen zur Nachkriegszeit wenig günstig.

Die Findbücher enthalten eine Übersicht nach „Fächern“, auf die die Akten nach sachlichen Gesichtspunkten aufgeteilt sind, eine knappe Einleitung, die Verzeichnung mit den überkommenen (z.T. erklärten) Aktentiteln, Altsignaturen und Datierungen, ferner Indices der Personen, Orte und Sachen sowie einige Abbildungen.

– Beziehungen zu Bremen sind, nach den Aktentiteln zu urteilen, spärlich. Genannt werden können ein Prozeß beim Reichskammergericht zwischen Bremen und dem Erzbischof um die Exemtion beim Hofgericht, bei dem Buxtehude intervenierte (StV. Fach 20 Nr. 9), einige Vorgänge um die Straße von Bremen nach Hamburg, die über Buxtehude führte (StV. und Pol.), das Projekt des Hansakanals (Pol. Fach 36 Nr. 87), die Ordnung der Bremer Domschule von 1798, die als Muster genommen wurde (KSch. Fach XIII Nr. 2), und Personalsachen wie die des späteren Bremer Dompastors Heinrich Wilhelm Rotermund (KSch.).

Adolf E. Hofmeister

Hauschildt, Hinrich: Zur Geschichte der Landwirtschaft im Alten Land. Studien zur bäuerlichen Wirtschaft in einem eigenständigen Marschgebiet des Erzstifts Bremen am Beginn der Neuzeit (1500–1618). Bd. 1.2. Hamburg 1988. 709 + 527 S. (Phil. Diss. Hamburg 1987.)

Hauschildts Arbeit ist, von Einleitungs- und Schlußteil abgesehen, in zehn Kapitel gegliedert, die überwiegend verwaltungs-, verfassungs-, finanz- und rechtsgeschichtliche Phänomene thematisieren. Sie bringen eine Fülle von Einzelheiten, die den Leser über weite Strecken geradezu vergessen lassen, daß er eine agrarhistorische Abhandlung vor sich hat. Das Ziel seiner Untersuchung, so schreibt Hauschildt, bestehe darin, „einen Überblick über die wirtschaftlichen Erträge, die Bevölkerungsentwicklung und die auf den Anwesen haftenden öffentlichen und privatrechtlichen Pflichten darzustellen“ (I. Bd., S. 2). Im Kern handelt es sich unter landwirtschaftlichen Gesichtspunkten um die auf den erzstiftisch bremischen Schatzregistern fußende Erforschung von Veränderungen der bäuerlichen Vermögen im 16. Jahrhundert. Hauschildt stellt fest, daß im Alten Land diese Vermögen im Zeitraum 1536–1555 wie auch nach 1588 tendenziell abnahmen. Als mögliche wichtige Ursachen nennt er in beiden Fällen vor allem Mißernten und zusätzlich für das frühere Absinken kriegerische Ereignisse, für das spätere Sturmfluten, Seuchen und den ab 1580 erhöhten Steuerdruck (die Hufensteuer, „Pflugschatz“, wurde fast gänzlich von einer Vermögenssteuer, „Sechzehnpfennigschatz“, abgelöst). Die Krise der Altländer Landwirtschaft gegen Ende des 16. Jahrhunderts führte zu einer Vermögensumschichtung: Den Verlusten des mittleren und gehobenen Bauerntums entsprachen Gewinne auf seiten der Kleinstellenbesitzer und der städtischen Oberschicht.

Es versteht sich, daß die Erarbeitung solcher Ergebnisse eine gründliche verwaltungsgeschichtliche Untersuchung des erzstiftischen Schatzwesens

voraussetzt. Mangels geeigneter Vorarbeiten mußte sich Hauschildt dieser Aufgabe selbst unterziehen. Er meistert sie mit großer Umsicht und nie nachlassender Sorgfalt, so daß auch der nicht primär am Alten Land, wohl aber am Erzstift Bremen interessierte Leser von der Lektüre ungemein profitiert. Entsprechendes gilt übrigens für viele weitere eher verwaltungsgeschichtliche Teile der Arbeit.

Der Quantifizierungsversuch gründet sich zu einem großen Teil auf das statistische Material aus den drei Kirchspielen Neuenfelde, Borstel und Hollern (das Alte Land umfaßte noch sieben weitere Kirchspiele). Die Repräsentativität dieser Auswahl wird vom Autor zwar einleuchtend begründet, doch muß man angesichts der relativ geringen Menge der in den Registern verzeichneten Haushalte dieses Bereichs (sie schwankte von 1524 bis 1604 zwischen 155 und 376) bedauern, daß dem „Gesetz der großen Zahl“ nicht durch Verwertung möglichst aller aus dem Untersuchungsgebiet zur Verfügung stehenden Daten stärker Rechnung getragen wurde, denn in dem einschlägigen 6. Kapitel muß Hauschildt bei der Betrachtung von Einzelphänomenen immer wieder mit sehr niedrigen Zahlen operieren. Bei Gelegenheit seiner Behandlung der Rentenschulden bekennt er selbst: „Ob sich außerhalb der [. . .] untersuchten Kspp. die gleiche Entwicklung zeigt oder [. . .] andere Tendenzen die Oberhand gewinnen, bedarf einer gesonderten Untersuchung [. . .]“ (Anm. 289 zum 7. Kapitel, II. Bd., S. 288).

Zum großen Vorteil für den Leser ist das Werk mit Orts- und Namensregister ausgestattet. Eingeschränkt wird seine Lesbarkeit jedoch dadurch, daß den Anmerkungen fast jedes Kapitels noch bis zu sechs „Anlagen“ folgen (beim 6. und 7. Kapitel „Anhang“ genannt; beim 7. Kapitel hat der „Anhang“ seinerseits fünf „Anlagen“), von denen einige selbst wieder mit einem Anmerkungsapparat versehen sind.

Als schwer verdaulich erweist sich ferner das in dem Buch enthaltene halbe Tausend (!) Tabellen und Diagramme (etwa 400 von ihnen entfallen auf den fortlaufenden Text, die übrigen auf den Anmerkungsapparat). Der sich aufdrängende Verdacht, daß hier mit Hilfe des Elektronenrechners eine Quantifizierungsorgie um ihrer selbst willen gefeiert wird, bestätigt sich bei genauerer Lektüre immerhin zum Teil. So war es zum Beispiel überflüssig, auf den Seiten 116–141 des I. Bandes zusätzlich zu 20 vierspaltigen Tabellen zur Schichtengliederung und Vermögensverteilung auch noch 20 Liniendiagramme zu bringen, welche die in den Tabellen schon genannten absoluten Zahlen noch einmal veranschaulichen. — Nur wenige Tabellen in der ganzen Arbeit sind als Zeitreihen aufgestellt, was erstaunen muß.

Die Forderung der Nachprüfbarkeit für den Leser ist ja bei während der Untersuchung massenhaft in Statistiken eingegangenen Einzelheiten ohnehin nur noch im Prinzip aufrechtzuerhalten. Was würde es angesichts dessen schaden, wenn zur Verbesserung der Lesbarkeit mehrere thematisch gleichartige Tabellen, deren jede den zu einem bestimmten Zeitpunkt herrschenden Zustand widerspiegeln soll, gleich in eine Zeitreihe eingingen, z. B. die 13 auf den Seiten 116–131 des I. Bandes gebotenen Tabellen zur Schichtengliederung in eine einzige statistische Übersicht über die Veränderungen dieses Phänomens von 1524 bis 1604?

So hinterläßt diese sehr fleißige Arbeit bei allem in ihr entfalteten Kenntnisreichtum einen nicht in jeder Hinsicht positiven Eindruck. Um ihr und ihresgleichen gerecht zu werden, muß man sich im Zeitalter der Thesenhistorie mitunter nachdrücklich daran erinnern, daß das Ergebnis einer historischen Forschungsarbeit durchaus auch überwiegend in den Einzelheiten der Darstellung selber liegen kann. Jedenfalls läßt sich die Bedeutung der Hauschildtschen Abhandlung keineswegs aus dem zusammenfassenden Schlußkapitel allein ersehen. Für den bearbeiteten Zeitraum stellt das umfangliche Werk vielmehr, was sein Titel nicht verrät, ein Kompendium zur gesamten Strukturgeschichte des Alten Landes und darüber hinaus, unter manchen Aspekten, des ganzen Erzstifts Bremen dar. Niemand, der sich mit der Geschichte des Elbe-Weser-Winkels in der frühen Neuzeit beschäftigt, wird an ihm vorübergehen können.

Hans Hermann Meyer

Kammann, Christian: Die Agathenburg. Geschichte eines bremischen Herrenhauses und seiner Gärten. Stade: Landkreis 1988. 120 S. (Beiträge des Landkreises Stade zu regionalen Themen. Bd. 6.)

Das Schloß Agathenburg bei Stade ist eines der bedeutendsten Baudenkmäler der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden aus der Schwedenzeit mit einzigartigem historischen Hintergrund. Das Herrenhaus ließ der damalige Generalgouverneur der Herzogtümer, Graf Hans Christoph von Königsmarck, etwa 1652–1655 für sich und seine Familie als repräsentative Wohnung in Backstein errichten. Er benannte das Schloß und auch das dabei gelegene Dorf nach seiner Frau, die nach seinem Tode 1663 hier ihren Wittwensitz nahm. Erbe war der jüngere Sohn Otto Wilhelm, der als schwedischer Feldmarschall, dann als venezianischer Oberbefehlshaber gegen die Türken nicht weniger berühmt als sein Vater wurde. Von ihm erbte sein Neffe Philipp Christoph das Schloß, dessen Liebesaffäre mit der Kurprinzessin Sophie Dorothea und dessen Ermordung 1694 im Leineschloß allbekannt sind. Zu seinen Erben gehörte seine Schwester Aurora, die wegen ihrer Schönheit und Klugheit vielgepriesene Mätresse Augusts des Starken, die das Schloß zeitweise auch bewohnt hat. Bis 1740 blieb das Schloß in Familienbesitz, dann kaufte es der hannoversche Staat und benutzte es als Amtshaus. 1877 ging es wieder in Privatbesitz über, wurde nach einem Brand 1921 erneuert und erhielt als Sitz der Bundesleitung der Deutschen Partei nach dem Zweiten Weltkrieg nochmals für kurze Zeit politische Bedeutung. 1985 erwarb es der Landkreis Stade.

Von der einstigen Pracht der Schloßanlage ist nur das Hauptgebäude, das „Corps de logis“, erhalten. Kammann ordnet es dem Übergang von der Renaissance zum Barock zu, „eine Mischung aus Altem und Neuem“ (S. 27), und meint, daß es in den Dimensionen und der Formgebung dem Repräsentationsbedürfnis und dem „praktischen Sinn“ des Bauherrn entsprach (S. 81). Er weist auf niederländische Einflüsse der Formgebung und grenzt den Bau von der Weserrenaissance ab. Der Baumeister ist unbekannt, in Frage kommt unter anderen der spätere Bremer Ratszimmermeister Eggert Holste.

Rekonstruiert werden aufgrund intensiven Quellenstudiums auch die übrigen Teile der Schloßanlage: der Schloßhof mit den Nebengebäuden, das Vorwerk und besonders die noch bis in das 19. Jahrhundert gepflegten Gärten. Die in den Archiven in Stade, Hannover und Stockholm erhaltenen Aufzeichnungen über die Einrichtung und das Inventar sind ebenso gründlich ausgewertet wie die zur Wirtschaftsführung und zum Leben auf dem Schloß. 32 Abbildungen vom Schloß und seinen Besitzern sowie ein Quellenanhang über die Anfertigung der Särge der Grafen Otto Wilhelm und Carl Johann von Königsmarck, deren Beisetzung in Stade 1691 einen Höhepunkt der aristokratischen Selbstdarstellung der Schwedenzeit bildete, beschließen die Arbeit.

Die solide, quellennahe Darstellung der Entstehung und Geschichte des Schlosses dürfte den Kunsthistoriker ebenso wie den Historiker zufriedenstellen. Es bleibt zu hoffen, daß sie auch dem Landkreis Stade bei der Entscheidung über eine angemessene Nutzung des glücklich erhaltenen Baudenkmals hilft.

Adolf E. Hofmeister

Hinrichs, Ernst, Rosemarie Krämer und Christoph Reinders: Die Wirtschaft des Landes Oldenburg in vorindustrieller Zeit. Eine regionalgeschichtliche Dokumentation für die Zeit von 1700 bis 1850. Oldenburg: Holzberg 1988. 396 S.

Veröffentlichungen über die Geschichte des Nachbarlandes Oldenburg verdienen in Bremen besondere Beachtung. Gewiß verdankt die Hansestadt ihre Bedeutung nicht in erster Linie ihrem Umland; aber immerhin war und ist Oldenburg für Bremen wichtige Bevölkerungsreserve, Lieferant von Agrarprodukten oder Absatzmarkt für bremische Erzeugnisse, darüber hinaus Nutznießer seiner Häfen, gelegentlich auch Störenfried im reibungslosen Wirtschaftsverkehr (Weserzoll!) und Aktionsfeld bremischer Investoren (Delmenhorst!). Manche Entwicklungen in Oldenburg wirkten auf Bremen zurück wie umgekehrt das Land Oldenburg von der Entwicklung Bremens mit beeinflußt wurde.

Über Oldenburg liegt nunmehr eine regionalgeschichtliche Dokumentation vor, die eingehend über seine Wirtschaft in vorindustrieller Zeit informiert. Die Autoren haben im Rahmen eines Forschungsprojekts der Universität Oldenburg, gefördert durch verschiedene Institutionen, mit enormer Akribie Daten zusammengetragen, die — systematisiert in Tabellen, Graphiken und thematisierten Karten und ergänzt um Illustrationen und Photos — ein höchst anschauliches Bild der Entwicklung von Landwirtschaft, Handwerk, Gewerbe, der Bevölkerung und ihrer Mobilität, der sozialen Verhältnisse und des Landschaftswandels im Land Oldenburg zwischen 1700 und 1850 bieten. Der begleitende Text beschränkt sich auf kurze Einleitungen zu jedem der sieben Abschnitte.

Der Band will, wie die Autoren versichern, eine deskriptive Wirtschafts- und Sozialgeschichte nicht ersetzen, „sondern einer solchen für die vorindu-

strielle Epoche vorarbeiten, indem er statistisch, graphisch und kartographisch aufbereitet, was die Staatsarchive in Oldenburg, Münster und Osnabrück an wirtschaftsgeschichtlichen Einzeldaten und Datenserien beinhalten“ (S. 7). Er stellt, wie es der Verlagsprospekt anschaulich ausdrückt, so etwas wie einen „Steinbruch zur Erforschung der Wirtschaftsgeschichte Oldenburgs in vorindustrieller Zeit“ dar — freilich nicht ganz ohne Risiken; denn die Arbeit könnte mit ihrer Materialfülle und prägnanten Aufbereitung leicht den Eindruck letzter Vollständigkeit erwecken und zur Vernachlässigung ergänzender Recherchen verleiten.

Die Art der Materialverarbeitung — statistische Zeitreihen wie Schaubilder — läßt nicht nur die allgemeinen Entwicklungstendenzen von Wirtschaft und Gesellschaft im Untersuchungszeitraum erkennen; sie dokumentiert zugleich die überraschende Vielgestaltigkeit des scheinbar einförmig agrarisch geprägten Territoriums Oldenburg und ist überdies eine Fundgrube für die Lokal- und Heimatgeschichte — ergänzt um ein Literaturverzeichnis, das neben allgemeinen Darstellungen wohl sämtliche relevanten Monographien auflistet, die bisher zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Oldenburgs im Betrachtungszeitraum erschienen sind.

Eine vergleichbare Dokumentation für Bremen wäre wünschenswert und wohl auch machbar. Der Wirtschaftsverfassung der Stadt entsprechend, stünden allerdings Handel, Schifffahrt und Gewerbe im Vordergrund, einschließlich der auf sie gegründeten und sie verbindenden Märkte. Eine solche Aufgabe könnte eine Herausforderung an die hiesige Universität sein, aus der zahlreiche verdienstvolle Untersuchungen insbesondere zur Geschichte der sozialen Unterschichten und organisierten Arbeiterbewegung, zur politischen Entwicklung ohnehin, hervorgegangen sind, die jedoch die Geschichte der die Stadt prägenden Wirtschaft — ihrer Märkte, Institutionen und Repräsentanten — bisher eher stiefmütterlich behandelt und zu einem erheblichen Teil anderen Universitäten überlassen hat. Hier könnte Oldenburg mit seiner Universität Vorbild sein. *Karl Marten Barfuß*

Hanf, Maike: Hamburgs Weg in die praktische Unabhängigkeit vom schauenburgischen Landesherrn. Hamburg: Verein für Hamburgische Geschichte 1986. 253 S., Anlagen. (Beiträge zur Geschichte Hamburgs. Bd. 31.)

Die Autorin schildert die ersten erfolgreichen Etappen des verschlungenen Pfades, der über die faktische Befreiung von landesherrlicher Dominanz der Schauenburger Grafen von Holstein zum späteren endgültigen Erwerb des Status einer freien Reichsstadt durch den Gottorper Vergleich von 1768 führte. Der einleitende Teil der Arbeit wird stark belastet durch die unkritischen, auch methodisch zweifelhaften Ausführungen zu den angeblichen Privilegien Graf Adolfs III. und Friedrichs I. Barbarossas von 1188/89, die unzweifelhaft als spätere Falsa zu betrachten sind, was jüngst von G. Theuerkauf bestätigt wurde (Urkundenfälschungen der Stadt und des Domkapitels Hamburg in der Stauferzeit, in: Fälschungen im Mittelalter Teil III: Diplomati-

sche Fälschungen, Hannover 1988, S. 397 ff.), während die unzweifelhaft einwandfreien Quellen des 13. Jhs. erkennen lassen, daß der Zusammenschluß der Altstadt und der Neustadt Hamburgs, die Herausbildung des städtischen Rates um 1225 und die Wirtschafts- und Gewerbeförderung durch Graf Adolf IV., insbesondere durch Zollprivilegien und den Bau der Obermühle, die Ausweitung des Getreidehandels aus dem Ostseeraum über Lübeck in die friesischen Nordseeküstengebiete und nach Flandern, Hamburgs Bedeutung wesentlich förderten. Dem wirtschaftlichen, politischen Aufstieg der Stadt entsprach die Schwächung des Landesherrn — wie anderswo auch — durch Teilung des holsteinischen Grafenhauses in mehrere Linien nach 1273, durch die ambionierte Politik des nahen, konkurrierenden Dänemark, durch die Autonomiebestrebungen des landsässigen Adels, vor allem aber durch den ständigen Geldmangel, der zur Verpachtung und zum Verkauf von Herrschaftsrechten, so Münze, Zoll, Vogtei und Mühlen, an führende Ratsfamilien führte und die Stadt „praktisch“ mit Ausgang des 13. Jhs. in die Selbständigkeit entließ, die diese durch weiteren wirtschaftlichen Ausgriff, insbesondere den Bierexport, stabilisierte und als Mitglied der Hanse absicherte.

Dieter Hägermann

Hamburgische Lebensbilder in Darstellungen und Selbstzeugnissen. Redaktion: *Hans Wilhelm Eckardt.* Hamburg: Verein für Hamburgische Geschichte. Bd. 1, 1989, 138 S.; Bd. 2, 1989, 68 S.; Bd. 3, 1989, 62 S.

Lange Zeit hat sich der Verein für Hamburgische Geschichte bemüht, eine „Hamburgische Biographie“ zu erarbeiten und zu publizieren, die als allgemeines Nachschlagewerk die beiden Lexika ergänzen sollte, welche den Schriftstellern und den Künstlern der Stadt gewidmet sind. Konkretere Form nahm der Plan nach dem Ersten Weltkrieg an, als bereits Listen der in ein solches Sammelwerk aufzunehmenden Persönlichkeiten entstanden. Jedoch kam das Projekt aus finanziellen Gründen und infolge von Meinungsverschiedenheiten unter den Beteiligten nicht zur Ausführung. Statt dessen wurden nun die Vorarbeiten für eine „Hamburgische Geschichte in Lebensbildern“ aufgenommen, die durch eine Reihe „Charakterköpfe aus einzelnen Lebensgebieten“ vertieft werden sollte. Der Zweite Weltkrieg brachte auch diese Bemühungen zum Erliegen; nach 1945 fehlten die materiellen und finanziellen Ressourcen für die Fortsetzung des Vorhabens.

Erst bei den Planungen für das 150jährige Jubiläum des 1839 gegründeten Vereins wurde das alte Desiderat wieder ins Bewußtsein gerufen und zur Diskussion gestellt. Dabei erwies es sich, daß keine der beiden früheren Konzeptionen zu realisieren war¹. Man entschied sich aus diesem Grunde für die

1 Der Verzicht auf eine „Hamburgische Biographie“ ist zwar zu bedauern, aber angesichts des Aufwandes, den ein solches Werk erfordern würde, verständlich. Vergleichsweise enthalten allein die „Bremische Biographie des neunzehnten Jahrhunderts“ (1912) und die anschließende „Bremische Biographie 1912–1962“ (1969) zusammen 907 Artikel von 221 Autoren. Für Hamburg müßten die Zahlen entsprechend höher liegen.

Herausgabe von „Hamburgischen Lebensbildern in Darstellungen und Selbstzeugnissen“. Jeder Band dieser Reihe soll etwa drei Biographien aus einem bestimmten Berufs- oder Lebensbereich vereinigen. Die sehr allgemein gehaltenen Auswahlkriterien sehen vor, daß solche Persönlichkeiten berücksichtigt werden, deren Lebenslauf und Lebenswerk für die hamburgische Geschichte wichtig und aufschlußreich sind. Nach Möglichkeit sollen den Biographien, wie der Titel besagt, charakteristische Selbstzeugnisse beigegeben werden.

Termingerecht erschienen im Jubiläumsjahr drei Folgen der „Lebensbilder“. Allerdings weicht der erste Band sogleich von der vorgesehenen Normalform ab, da er ausschließlich den Bürgermeister Johann Georg Mönckeberg (1839–1908) behandelt. *Renate Hauschild-Thiessen* hat die Biographie verfaßt und auch die von Mönckeberg hinterlassenen Erinnerungen bearbeitet. Der zweite Band trägt den Titel „Die Reeder“ und enthält Artikel über Ferdinand Laeisz (1801–1887) und seine Nachfolger von *Gerhard Ahrens* und über Albert Ballin (1857–1918) von *Renate Hauschild-Thiessen*. „Die Maler“ sind im dritten Band vertreten: Es werden präsentiert Arthur Illies (1870–1952) von *Carsten Meyer-Tönnemann*, Friedrich Ahlers-Hestermann (1883–1973) von *Anke Manigold* und Karl Kluth (1898–1972) von *Maïke Bruhns*.

Für die ersten Bände der „Lebensbilder“ konnten also Autoren gewonnen werden, die als kompetente Kenner der hamburgischen Geschichte, Wirtschaft und Kunst ausgewiesen sind. Es versteht sich, daß die von ihnen vorgelegten Kurzbiographien dem aktuellen Stand der Forschung entsprechen. Ihr sachlicher und allgemein verständlicher Stil macht die Beiträge — auch für einen breiteren Leserkreis — zu einer sehr erfreulichen Lektüre. Ohnehin geben ja Lebensbilder, anders als Artikel in einem biographischen Lexikon, den Verfassern die Möglichkeit, die betreffenden Persönlichkeiten über die reinen Fakten hinaus zu charakterisieren, Details zu schildern und sogar Anekdotisches einzuflechten. Daß die drei Bände bei aller Vielfalt ihres Inhaltes ein einheitliches Ganzes bilden, ist der umsichtigen und sorgfältigen Redaktion zu verdanken, für die *Hans Wilhelm Eckardt* verantwortlich zeichnet. Man darf der Reihe, die mit zahlreichen Abbildungen ausgestattet und typographisch vorzüglich gestaltet ist, eine lange Lebensdauer wünschen. Die angestrebte rasche Erscheinungsfolge dürfte vorerst gesichert sein: Zwei weitere Bände — „Die Diplomaten“ und „Die Politiker des Bürgertums“ — sind bereits angekündigt.

Wilhelm Lührs

Lübeckische Geschichte. Hrsg. von *Antjekathrin Graßmann*. Lübeck: Schmidt Römhild 1989. 934 S.

Alle drei Hansestädte haben in den letzten Jahren ihre historische Gesamtdarstellung gefunden, freilich auf recht unterschiedliche Weise. Die „Bremische Geschichte“ des Rezensenten entstand durch einen einzigen Verfasser. In Hamburg und Lübeck stellten jedoch mehrere Verfasser (in Lübeck waren

es acht) einzelne Zeitabschnitte und Sachthemen dar. Das entspricht dem heutigen Trend zur Spezialisierung in der Geschichtsforschung. Dabei hängt die Qualität des Gesamtwerks sehr stark vom Koordinierungsvermögen des Herausgebers ab; denn es besteht immer die Gefahr, daß sich komplizierte Forschungsergebnisse breit machen und daß Bereiche, für die man keine kompetenten Verfasser findet, ausfallen. Die niedersächsische Landesgeschichte, die sehr verschiedene Regionen berücksichtigen mußte, kämpft seit Jahren mit den Schwierigkeiten, die oldenburgische Geschichte kam dagegen trotz mancher Probleme zu einem respektablen Abschluß. Bei Stadtgeschichten entfällt die Notwendigkeit des regionalen Proporz; sie haben es daher etwas leichter. Die hamburgische Geschichte ist durch behutsame Steuerung zweier Herausgeber im ganzen gelungen, und auch die Harmonisierung der Beiträge in der lübeckischen Geschichte war nicht etwa durch „doktrinäre“ Anordnungen, sondern eher durch den unauffälligen und kompetenten Einfluß der Herausgeberin erfolgreich.

Freilich gestattete diese in zwei Fällen ein Ausbrechen aus dem chronologischen Gerüst, weil neuere Forschungsergebnisse auf Spezialgebieten vorgeführt werden sollten: Exkurs I enthält die räumliche Entwicklung bis zum Ende des 14. Jahrhunderts und die Berufstopographie des 14. Jahrhunderts (hier finden sich auch die wichtigen historischen Stadtpläne, die man im Kartenteil vergebens sucht); Exkurs II bringt „Skizzen zu einer Geschichte des privaten Profanbaus in Lübeck“. Eine andere Frage ist die nach der Auswahl der Verfasser, weil sie ja den Charakter des Gesamtwerkes bestimmt. Fast in allen neueren Landes- und Stadtgeschichten, so auch in der von Lübeck, überwiegen Wissenschaftler (Hochschullehrer und Archivare). Darin liegt eine Gefahr für die Gemeinverständlichkeit: Das erzählende Element tritt zurück, da die Verfasser vor allem vor der Kritik der Fachkollegen bestehen wollen. Wer – wie der Rezensent in der bremischen Geschichte – einen Mittelweg versucht, läuft Gefahr, als „Heimatsforscher“ abqualifiziert zu werden. Der Leser der lübeckischen Geschichte sieht sich mit vielen Forschungsergebnissen konfrontiert und könnte den Eindruck bekommen, daß es sich nur um ein Buch von Historikern für Historiker handelt. Das wissenschaftliche Niveau des ganzen Werkes ist in der Tat sehr hoch, zugleich aber ist die Darstellung durchaus flüssig, und das macht aus der Sicht des Rezensenten seinen Wert aus. Wenn die Herausgeberin nun aber betont, daß es eine „Grundlage“ für die Geschichte der Stadt schaffen sollte, an deren Leitlinien sich auch die konjunkturelle Geschichtsforschung orientieren könnte, so kann man doch zweifeln, ob die vielen Stadtteilhistoriker, die historischen Workshops, Konfliktforscher und Freunde der Geschichte des Kleinen Mannes das auch beherzigen werden; wo die Zusammenhänge komplex werden, pflegen sie sich abzuwenden.

Wer eine Art „Handbuch“ herausgibt, muß sich auch Gedanken über die Schwerpunkte machen. Lübecks große Zeit war das Mittelalter und seine Fortsetzung bis ins 17. Jahrhundert (A. Graßmann spricht von „Wahrung des Erreichten“). Diese Periode hat daher in der lübeckischen Geschichtsschreibung immer eine bevorzugte Behandlung gefunden und nimmt auch im vorliegenden Werk mehr als 480 von etwa 790 Textseiten in Anspruch; die Zeit

von 1914 bis 1985 erhält nur etwas über 100 Seiten. Dennoch muß man anerkennen, daß die neueste Zeit hier zum ersten Mal kompetent und im Zusammenhang dargestellt wird. In der „Geschichte der Freien Hansestadt Bremen“ hat die Neuzeit — mehr durch verlegerische Taktik als durch Planung oder Neigung — ein fast erdrückendes Übergewicht bekommen.

Eine wichtige Frage bei der Gestaltung einer umfassenden Stadtgeschichte ist immer die Finanzierung. Die bremische Geschichte wurde ganz auf Verlegerrisiko und ohne Mitarbeiterstab herausgegeben. In Hamburg und Lübeck erfolgte eine Subventionierung, die eine recht üppige Ausstattung mit zahlreichen Bildern und vorzüglichen Karten, auch einen relativ niedrigen Verkaufspreis ermöglichte. Bei der Gestaltung war man daher nicht so sehr vom Geschmack einer breiten Leserschicht abhängig, sondern konnte sich ein „höheres wissenschaftliches Niveau“ leisten. Es ist aber bezeichnend, daß „alle Mühe umsonst gewesen“ wäre, wenn nicht zwei potente Stiftungen eingesprungen wären (es fällt auf, daß von einer finanziellen Unterstützung der Stadt nicht die Rede ist!). Es mag ja sein, daß „Geschichte“ — was auch immer man darunter verstehen will — „Konjunktur“ hat, doch werden solche qualitätvollen Werke wie das vorliegende keine Bestseller und auch von Konjunkturhistorikern kaum beachtet, allenfalls durch bissige Kritiken abqualifiziert. Was Konjunktur hat, das ist die Suche nach ausgewählten Quellen, durch die bestimmte politische Meinungen untermauert werden können. Dafür aber bietet die lübeckische Geschichte keine Handreichung.

Der Rezensent muß sich auf diese mehr grundsätzlichen Erwägungen beschränken; Detailkritik würde der hohen Qualität des Gesamtwerkes nicht gerecht. Der Bremer Geschichtsfreund, dessen Interesse über Stadtgraben und Landesgrenze hinausgeht und seinen Blick u.a. auch auf Lübeck richtet, will wissen, welcher Art die neue Geschichte dieser Stadt ist. Es sei aber wenigstens auf einige hilfreiche Beigaben hingewiesen: auf die Literatur-(nicht Akten-)Verweise in den Anmerkungen, die für die einzelnen Seiten gebündelt sind, auf ein knappes Literaturverzeichnis, eine kurze Übersicht über Münzen, Maße und Gewichte, vor allem aber auch auf ein umfangreiches Register für Personen, Orte und Sachen, das den Wert als Nachschlagewerk erheblich unterstützt. Wenn ein Bremer Leser seine Stadt nun aber im Register nicht vorfindet, sollte er nicht verzagen, sondern den ganzen Text lesen; dort findet er Bremen an vielen Stellen (u.a. S. 415, 424, 452, 554, 563, 566, 575, 579, 685, zudem auf einigen Abbildungen). Auch der auf S. 409 gebannte Erzbischof Christoph von Bremen wurde trotz seines hohen Ranges nicht für registerwürdig gehalten; er findet sich weder unter „Christoph“ noch unter „Bremen“.

Herbert Schwarzwälder

Jahrbuch der Wittheit zu Bremen

Aus: Bd. 31, 1989 (Lebensraum Bremen-Nord. Geschichte und Gegenwart).

Herbert Schwarzwälder, Das Ringen um die Gebietsneuordnung nördlich der Lesum im Rahmen der Reichsreform und der Deutschen Gemeindeordnung 1933–1940, S. 9–45. — Herbert Kuntze u.a., Bremen-Nord aus geowissenschaftlicher Sicht, S. 47–71. — Hans Konrad Nettmann, Zur Flora und Fauna von Bremen-Nord, S. 73–88. — Karl Heinz Brandt, Ausgrabungen in Bremen-Nord, S. 89–122. — Adolf E. Hofmeister, Mittelalterliche Kirchspiele, Gerichte und Gemeinden nördlich der Lesum, S. 123–147. — Gerhard Schmolze, Geschichte der Kirchen in Bremen-Nord, S. 149–178. — Horst Gnettner, Ein Kapitel Industriegeschichte von Bremen-Nord, S. 179–198. — Ado Schiff, Zur Geschichte des Schiffbaus in Bremen und Bremen-Nord. Höhen und Tiefen, S. 199–234. — Friedrich Wilhelm v. Einem, Die Zukunft des Industriestandortes Bremen-Nord, S. 235–268. — Christof Steuer, Die bauliche Entwicklung von Bremen-Nord und seinem Zentrum Vegesack, S. 269–302. — Johannes Schütze, Kulturelles Leben in Bremen-Nord, S. 303–328. — Renate Damsch-Wiehager und Gertrud Overbeck, „Wie köstlich werden wir da in Zukunft wohnen“. Der Maler Fritz Overbeck in Vegesack 1905–1909, S. 329–339. — Ulf Fiedler, Bedeutende Persönlichkeiten aus Bremen-Nord, S. 341–365. — Horst Gnettner, Schloß Schönebeck. Ein Beitrag zur Geschichte des Hauses Schönebeck und seiner Besitzer, S. 367–398. — Tilo Rüggeberg, Die Ökologiestation in Bremen-Schönebeck, S. 399–413. — Dorette Frost, Bibliographie Bremen-Nord, S. 415–443.

Hospitium Ecclesiae. Forschungen zur Bremischen Kirchengeschichte

Aus: Bd. 16, 1989.

Ortwin Rudloff (Hrsg.), Positiv—Liberal—Radikal. Bremer Predigten um 1900, 175 S. [enthält im Faksimiledruck Predigten von Otto Funcke, Julius Thikötter, Paul Zauleck, Otto Hartwich, Hermann Weingart, Julius Burggraf, Albert Kalthoff, Friedrich Steudel und Emil Felden, publiziert im Zeitraum 1881 bis 1911, eingeleitet mit Ausführungen von Karl Büttner aus dem Jahre 1917 über den Pfarrerstand der evangelischen Kirche in Bremen sowie mit einem Vorwort und Kurzbiographien der Prediger von Ortwin Rudloff versehen].

Hospitium Ecclesiae, Forschungen zur Bremischen Kirchengeschichte

Aus: Bd. 17, 1989 (1200 Jahre St. Petri-Dom in Bremen).

Andreas Röpcke, Materialien zur Ikonographie Willehads, S. 9–34. — Ingrid Weibezahn, Eine spätmittelalterliche Abendmahlsdarstellung aus dem St. Petri-Dom, S. 35–42. — Robert Stupperich, Dr. Johann von der Wyck und

seine Wirksamkeit in Bremen, S. 43–52. — Ortwin Rudloff, Die Väterverweise in der niederdeutschen Bremer Kirchenordnung von 1534, S. 53–76. — Thomas Elsmann, Humanismus in Bremen. Christoph Pezel, Philipp Melanchthon und die *Institutio Traiani*, S. 77–112. — Herbert Schwarzwälder, Bremen 1638. Im Jahr der Gründung der Domdiakonie, S. 113–123. — Ortwin Rudloff (Hrsg.), Die Kirche und ihr Recht. Die Niederschrift des Bremer Dompredigers J. D. Nicolai über eine Unterredung mit dem Senator J. Smidt am 7. November 1810, S. 125–140. — Hans-Christoph Hoffmann, 1200 Jahre Dom zu Bremen. Die Erhaltung des Domes im 19. Jahrhundert, S. 141 bis 177. — Heinz Weidemann, Antrittspredigt am Sonntag, den 11. April 1926, S. 179–184. — Reijo E. Heinonen, Zwischen zwei Zeitaltern. Anmerkungen zur Predigt von Lic. Dr. Heinz Weidemann, S. 185–190.

Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens

Aus: H. 12, 1989 (Zwischen Ankunft und Abfahrt. Zur Geschichte des Bremer Hauptbahnhofs).

Rainer Wallentin, Schifffahrt und Zugfahrt, S. 11–106. — Arnold Duckwitz, Denkwürdigkeiten aus meinem öffentlichen Leben 1841–1866, S. 107–110 [Nachdruck der Passage über seine Verhandlungen in Hannover über den Bau der Strecke nach Bremen]. — Eine Fahrt nach Achim, S. 111–113 [Nachdruck aus dem Bürgerfreund vom 23. Dezember 1847]. — Werner Busch u. Wolfgang Petzold, Die Arbeit in den Eisenbahnwerkstätten. Zur Geschichte des Ausbesserungswerks Bremen-Sebaldsbrück, S. 114–131. — Dorothea Schmidt, Reisende soll man nicht aufhalten . . . Zur Geschichte der Bahnhofsmission in Bremen, S. 133–160. — Ralf Pochciol, Der Bremer Bahnhof (Die Architektur des Bremer Hauptbahnhofs), S. 161–200.

Jahrbuch der Männer vom Morgenstern

Aus: Bd. 67, 1988 (Land Wursten. Bilder aus der Geschichte einer Marsch).

Erwin Stürtz, Zur Wurster Deichgeschichte — unter besonderer Berücksichtigung der Neuzeit, S. 39–94. — Ulrich Wagner, Die Entwicklung und Bedeutung der Kirchspiele im Lande Wursten, S. 207–248. — Klaus Runge, Zur Postgeschichte des Landes Wursten, S. 249–262. — Ernst Beplate, Juden im Lande Wursten, S. 277–290. — Gert Schlechtriem, Große Wurster Segelschiffe — ihre Reeder und Kapitäne, S. 333–348 [u.a. Auswandererbeförderung von Bremen ab 1854 durch die Schiffe „Wursata“ und „Geestemünde“, Übergang der Bark „Land Wursten“ in Bremer Besitz 1868].

Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte

Aus: Bd. 74/75, 1989 (Geschichte in Hamburg. Erforschen — Vermitteln — Bewahren. Festschrift zum hundertfünfzigjährigen Bestehen des Vereins).

Hans-Dieter Loose, Kontinuität und Wandel. Die letzten 50 Jahre des Vereins für Hamburgische Geschichte, S. 1—21. — Klaus Richter, Traditionelle lokale Geschichts- und Heimatvereine in Hamburg, S. 23—39. — Gerhard Ahrens, Die hamburgische Stiftungsprofessur für Geschichte (1907—22), S. 41—60. — Maria Möring, Erforschung der Geschichte Hamburger Firmen und Unternehmen. Die Wirtschaftsgeschichtliche Forschungsstelle e.V., S. 61—79. — Ursula Büttner, Die Forschungsstelle für die Geschichte des Nationalsozialismus in Hamburg, S. 81—96. — Peter Freimark, Vom Hamburger Umgang mit der Geschichte einer Minderheit. Vorgeschichte und Gründung des Instituts für die Geschichte der deutschen Juden, S. 97—108. — Rainer Postel, Hamburger Bürgermeister als Historiker, S. 109—129. — Volker Plagemann, Hamburger Denkmäler als Medium der Geschichtsvermittlung, S. 131—160. — Renate Hauschild-Thiessen, Otto Beneke als Wahrer hamburgischer Tradition, S. 161—176. — Hans Wilhelm Eckardt, Bücher und Geschichte. Zur Entwicklung der Gesellschaft der Bücherfreunde zu Hamburg, S. 177—188. — Peter Gabrielsson, Die 750-Jahr-Feier des Hamburger Hafens 1939, S. 189 bis 206. — Jörgen Bracker, Von der Sammlung Hamburgischer Alterthümer zum Museum für Hamburgische Geschichte, S. 259—272. — Hermann Hipp, Zur Frühgeschichte des Denkmalschutzes in Hamburg, S. 273—295.

Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde

Aus: Bd. 69, 1989.

Helmut G. Walther, Kaiser Friedrich Barbarossas Urkunde für Lübeck vom 19. September 1188, S. 11—48 [erwähnt auch das Bremer Barbarossaprivileg]. — Manfred Gläser, Der Lübecker Hafen des 12. und 13. Jahrhunderts, S. 49 bis 73. — Harald Witthöft, Über den lübischen und andere norddeutsche Münzfüße nach metrologischen Sach- und Schriftzeugnissen des 12. bis 14. Jahrhunderts, S. 75—120 [zu Bremen S. 94, 101 ff.]. — Björn R. Kommer (Hrsg.), Ludwig Suhl [1753—1819]: Sammlung einiger selbstbiographischer Bemerkungen, S. 121—149. — Renate Hauschild-Thiessen (Hrsg.), Lübeck zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Tagebuchaufzeichnungen von Ferdinand Beneke, S. 151—158 [aus Bremen stammend, Mitarbeiter des „Hanseatischen Magazins“]. — Gerhard Ahrens (Hrsg.), Das Erste norddeutsche Musikfest in Lübeck — Ein Bericht Otto Benekes aus dem Jahre 1839, S. 159—170 [erwähnt S. 167 Musikdirektor Riem aus Bremen]. — Friedrich Hassenstein, Ernst Curtius als Prinzenenerzieher am Hohenzollernhof, S. 171—197. — Lutz Wilde, Die Innenräume des Burgklosters zu Lübeck — Zur Baugeschichte und Wiederherstellung der Klosteranlage, S. 199—231. — Rolf Gramatzki, Die Sängerkanzel der Ägidienkirche zu Lübeck, Versuch zu ihrer Ikonologie, S. 233—295.

Stader Jahrbuch

Aus: Bd. 78, 1988.

Monika Stief, Die Gruft der Familie Hofmeister im Agathenburger Schloßpark, S. 12–31. — Jürgen Bohmbach, Dietrich von Stade, Vater und Sohn, S. 32–38 [mit Hinweis auf ein Manuskript der „Beschreibung der beeden Hertzogthümer Bremen und Vehrden“ Dietrichs d.Ä. im Stadtarchiv Stade]. — Herbert Schwarzwälder, Bremen und Hannover 1837/1838. König Ernst August in Bremerhaven, S. 39–60 [mit Quellentexten aus dem Staatsarchiv Bremen über den Königsbesuch]. — Hans-Georg Aschoff, Die Deutschhannoversche Partei zwischen Revolution und Machtergreifung (1918–1933), S. 61–87. — Ute Heinrichs, Bauern- und Landarbeiterräte in der Novemberrevolution 1918 im Regierungsbezirk Stade, S. 88–99. — Martina und Matthias Nistahl, Die Ortsbesichtigungen im Landkreis Stade 1945/46, S. 100–161 [Publikation der Kreisbesichtigungsberichte]. — Claudius Schmidt, Zwei Personalaffären der Deutschen Partei 1949/50 und ihre Behandlung durch Heinrich Hellwege, S. 162–172 [Wolfgang Hedler und Emil Ehrich]. — Ulrich Scheuermann, Hellwege. Zur Geschichte eines Eigennamens, S. 173–189 [auch zu den Namen auf -wede und -wedel]. — Hans G. Trüper, Ein Register der Einkünfte des Klosters Osterholz aus dem Jahre 1525, S. 190 – 214 [mit Einkünften auch aus Bremen, Grambke und Mittelsbüren].

Oldenburger Jahrbuch

Aus: Bd. 88, 1988.

Alwin Hanschmidt, Cloppenburg als Sitz des katholischen Lehrerseminars? Örtliches Interesse und Ausbildungsbedingungen im Widerstreit (1860/61), S. 1–15. — Dirk Oncken, Hermann Oncken aus Oldenburg (1869–1945), Historiker in seiner Zeit, S. 17–28. — Harald Schieckel, Hauch einer kleinen Residenz [Erinnerungen von Benno Eide Siebs an Gerhard Jansen, 1872 bis 1954, Sohn des oldenburgischen Ministers Günther Jansen], S. 29–41. — Andreas Daniel, Industriehafen statt Reichskriegshafen — Wilhelmshavens wirtschaftliche Entwicklung 1918–1939, S. 43–56. — Otto Rönnpag, Nationalsozialistische „Machtergreifung“ im oldenburgischen Landesteil Lübeck 1932/33, S. 57–73 [enthält Ausführungen über den Regierungspräsidenten von Eutin und späteren Regierenden Bürgermeister Bremens Johann Heinrich Böhmcker]. — Aenne Gröschler, Erinnerungen einer Jüdin an die letzten Wochen in Jever (1938), S. 75–88. — Kurt Asche, Dulcis Patria — Eine unbekannte Ansicht der Stadt Oldenburg um 1725, S. 89–94. — Egbert Koolman und Rainer Lübbe, Oldenburgische Bibliographie 1987, S. 259–290.

Hansische Geschichtsblätter

Aus: Jg. 107, 1989.

Hans-Jürgen Becker, Kölns Städteverträge in vorhansischer Zeit, S. 1–13 [mit mehrfacher Erwähnung der Kölner Zusicherung von 1258, keinen Bremer Kaufmann mehr wegen Forderungen an einen anderen Bremer zu belangen]. — Derek Keene, New Discoveries at the Hanseatic Steelyard in London, S. 15–25. — Natalie Fryde, Arnold Fitz Thedmar und die Entstehung der Großen Deutschen Hanse, S. 27–42 [Arnold (1201-1275), Aldermann der deutschen Englandkaufleute in London und Chronist der Stadt, war Sohn des aus Bremen stammenden Großkaufmanns Thedmar]. — Volker Henn, Über die Anfänge des Brügger Hansekontors, S. 43–66 [mit Erwähnung der Beteiligung Bremens an der Flandernfahrt um die Mitte des 13. Jahrhunderts].

Deutsches Schiffsarchiv

Aus: Bd. 12, 1989.

Heinz Burmester, Ein deutsches Vollschiß für die Fernost-Fahrt, S. 65–98 [die Mabel Rickmers, gebaut 1898, seit 1912 „Winterhude“, 1924/25 „Selma Hemsoth“, 1949 abgewrackt]. — Johann Schmidt, Ärzte und Sanitätsdienst in der ersten deutschen Flotte, S. 113–124. — Lutz Krützfeldt, Wagemut und Dividende. Geschichtsbild und Quellenwert deutscher Werftfestschriften, S. 153–172 [auf der Grundlage der Bibliographie der Werftfestschriften des Projekts Schiffbaugeschichte an der Hochschule Bremen]. — Klaus Barthelmeß, Walkinnladen in Wanten. Maritime Motivkunde als historische Datierungshilfe, S. 243–264 [mit Hinweisen auf das Grohner Walfangschiff Hannover und das Bremer Vollschiß Joseph Haydn]. — Dirk J. Peters, Maritime Industriekultur in den norddeutschen Küstenländern. Eine Bilanz der Inventarisierung und Dokumentation schiffahrtsbezogener Objekte an der deutschen Nordseeküste von 1983 bis 1988, S. 319–342.

WEITERE NEUERSCHEINUNGEN ZUR BREMISCHEN GESCHICHTE UND LANDESKUNDE*:

- Abramzik, Günter: Der St.-Petri-Dom in Bremen.* Bremen: Hauschild 1989. 48 S.
- Alte Kirchen in und um Bremen.* Fotos v. *Hans Scheidulin*, Texte v. *Werner Kloos* u. *Jürgen Wittstock*. 3. durchges. Aufl. Bremen: Schünemann 1989. 144 S.
- Arbeit im Gaswerk 1900 bis 1965.* Zwischen Ofenhaus und Gasometer. Hrsg. v.d. OTV-Kollegengruppe der Stadtwerke Bremen e.V. Bremen: Steintor 1986. 48 S.
- Beeck, Kurt: Alt Bremen.* Bremen: Hauschild 1989. 80 S.
- Benja, Günter: Bremer Fährlleute.* Bremen: Döll 1989. 72 S.
- Benja, Günter: 150 Jahre Bremer Seebädertörns 1837–1987.* Bremen: Hauschild 1989. 136 S.
- Bosse, Johann Christian und Henry Lamotte: Der Dom zu Bremen.* Königstein: Langewiesche 1989. 80 S.
- Bremen. Ein Lesebuch.* Die Hansestadt Bremen in Sagen und Geschichten, Schilderungen und Berichten, Erinnerungen, Briefen und Gedichten von einst und jetzt, hrsg. von *Diethard H. Klein*. Husum: Husum Verlag 1986. 147 S.
- Cyrus, Hannelore und Verena Steinecke: Ein Weib wie wir?! Auguste Kirchhoff (1867–1940).* Ein Leben für den Frieden und für die Rechte der Frauen. Bremen: V. in der Sonnenstraße 1989. 152 S.
- Dasenbrock, Dirk und Svend Janssen: Schwachhausen.* Geschichte und Architektur. Bremen: Steintor 1988. 48 S.
- Eckler-von Gleich, Cecilie und Hans-Jürgen Vogel: Walle.* Ein Dorf wird zur Bremer Vorstadt. Bremen: Steintor 1988 (Reihe Stadtleben). 48 S.
- Farge – Vegesacker Eisenbahn 100 Jahre. 1888–1988.* Hrsg.: Die Heimatvereine aus Vegesack, Blumenthal und Farge-Rekum [Bremen 1988]. 120 S.
- Fokken, Johann: Aus der letzten großen Zeit der Segelschifffahrt.* Ein ostfriesischer Kapitän auf Bremer und Hamburger Segelschiffen erzählt, hrsg. von *Karl-Heinz Wiechers*. Bremen: Hauschild 1988. 214 S.
- Freie Hansestadt Bremen.* Ein Bildband mit Fotos von *Jürgen Nogai*, hrsg. vom Senat der Freien Hansestadt Bremen. Bremerhaven: Nordwestdeutsche Verlagsges. 1989. 88 S.
- Frese, Hermann: Der Arster Hemm.* Vom Rittergut zum Bremer Gewerbegebiet. Bremen: Hauschild 1989. 103 S.
- Gabcke, Harry u.a.: Bremerhaven in zwei Jahrhunderten.* I. Band 1827–1918. Bremerhaven: Nordwestdeutsche Verlagsges. 1989. 207 S.

* Die hier angezeigten Titel sind nicht für eine Besprechung vorgesehen, mögen jedoch als Anregung nützlich sein. Vollständigkeit im Sinne einer Bibliographie wird nicht angestrebt.

- Gleim, Bernhard und Johann-Günther König: Goethe und die Heringe aus Bremen.* Neue Geschichten aus einer alten Hansestadt. Bremen: Schünemann 1989. 168 S.
- Henke, Winfried: Anthropologische Untersuchung der menschlichen Skelettreste.* Stuttgart: Schweizerbarth 1985 (Ausgrabungen im St.-Petri-Dom. Bd. 1.). 189 S., 68 Taf.
- Johr, Barbara und Hartmut Roder: Der Bunker.* Ein Beispiel nationalsozialistischen Wahns. Bremen-Farge 1943–45. Bremen: Temmen 1989. 68 S.
- König, Johann-Günther: Nimmt Fipps direkt nach Bremen mit . . .* Bremen in der Literatur, in: Stint. Literatur aus Bremen, Nr. 5, Mai 1989, S. 9–36.
- König, Johann-Günther: Kinner mit'n Willen kriegt wat vör de Billen . . .* Bremer Kindheiten. Bremen: Schünemann 1989. 400 S.
- Küster, Bernd: Kunstwerkstatt Worpswede.* Begleitschrift zu den Ausstellungen des Landkreises Osterholz in Worpswede 1989. Worpswede: Worpsweder Verlag 1989. 196 S.
- Lenzner, Johann: Brennende Kehle.* Schwarzer Markt. 1945–1948. Bremen: Döll 1988. 140 S.
- Lindemann, Berthold: Evangelische Kirchengemeinde Osterholz.* 1938–1988. Eine Festschrift. Bremen: Nordkant-Werbung 1988. 119 S.
- Lindemann, Berthold: Geschichten und Bilder aus dem alten Osterholz.* Bremen: Hauschild 1988. 208 S.
- Lloyd-Passage.* Von der Handwerkerstraße zur Einkaufs- und Flanierstraße. Bremen: Lloyd-Passage 1990. 52 S.
- Löbe, Karl: Seeschifffahrt in Bremen.* Das Schiff gestaltete Häfen und Stadt. Bremen: Hauschild 1989. 424 S.
- Lührs, Wilhelm: Bremer Ansichten von Anton Radl und Lars Lohrisch.* 1818 und 1988. Bremen: Hauschild 1988. 82 S.
- Mayer, Hans W.: Lloyd.* Vom Elektromobil zur Arabella. Stuttgart: Motorbuch Verlag 1989. 182 S.
- Merkel, Carl Otto: Gut Rosenthal und seine Besitzer.* Bremen: Hauschild 1989. 44 S.
- Meter, Peer: Die Verhöre der Gesche Gottfried.* Eine Collage, in: Stint. Literatur aus Bremen, Nr. 5, Mai 1989, S. 109–181
- Mevissen, Annemarie: Hinter den Deichen.* Die Wümmeniederung. Bremen: Hauschild 1989. 64 S.
- Meyer-Renschhausen, Elisabeth: Weibliche Kultur und soziale Arbeit.* Eine Geschichte der Frauenbewegung am Beispiel Bremens 1810–1927. Köln: Böhlau 1989. 408 S.
- Projektgruppe Betriebsgeschichte: Wellblech und Windkanal.* Arbeit und Geschäfte im Bremer Flugzeugbau von den Anfängen 1909 bis heute [1989]. Bremen: Steintor 1989. 144 S.
- Reineke, Frank: Ansturm auf die Stempelstellen.* Das Arbeitsamt Bremen in der Wirtschaftskrise der 20er und 30er Jahre. Materialien für den Unterricht. Bremen: Staatsarchiv 1990. (Kleine Schriften des Staatsarchivs Bremen. H. 14.) 140 S.

- Rejneke, Frank: Arbeitsbeschaffung in Bremen in der Weltwirtschaftskrise.* Notstands-, Fürsorge-, Pflichtarbeit und Freiwilliger Arbeitsdienst in Bremen 1929 bis 1933. Bremen: Staatsarchiv 1989. (Kleine Schriften des Staatsarchivs Bremen. H. 15.) 100 S. und Quellenanhang.
- Reinhardt, Klaus: Eine Musiker-Jugend in Bremen.* Die Wiederentdeckung des Komponisten Wilhelm Berger (1861–1911). Bremen: Hauschild 1989. 144 S.
- Rempel, Hans: Die Rolandstatuen.* Herkunft und geschichtliche Wandlung. Darmstadt: Wiss. Buchgesellschaft 1989. 112 S.
- Roder, Hartmut* (Hrsg.): *Verkehr in Bremen.* Binnen und Buten. Fähren, Fahrräder, Flugzeuge, Bahnen, Busse, Taxen. Bremen: Steintor 1987. 112 S.
- Rosenak, Minnie: The Rosenaks of Bremen.* Father and Son. A Chapter of German-Jewish History. Jerusalem: Privatdruck 1988. 56 S.
- Rosenak, Minnie: Rabbiner Dr. Leopold Rosenak: Vom Feldrabbiner zum politischen Engagement,* in: Bulletin des Leo Baeck Instituts, Bd. 79, 1988, S. 3–17.
- Rummel, Fritz: Woltmershausen.* Pusdorfer Geschichte, Turnen, Spiel und Sport. Bremen: Hauschild 1989. 152 S.
- Schmidt, Georg: Als Bremen amerikanisch war.* Zwischen Krieg und Wirtschaftswunder. Bilder von 1945–1950. Bremen: Döll 1989. 176 S.
- Seebacher, Wendelin und Dieter Cordes: Ostertor.* Hrsg. v. d. Bremischen Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH. Bremerhaven: Nordwestdeutsche Verlagsges. 1987. 215 S.
- Sell, Gerhard M.: Das Weserwerk – ein Flußkraftwerk in Bremen.* Bremen: Hauschild 1988. 120 S.
- Sommer, Karl-Ludwig* (Hrsg.): *Bremen in den fünfziger Jahren.* Bremen: Steintor 1989. 280 S.
- Die Stadt als Lebensraum.* Bewahrung und Weiterentwicklung am Beispiel Bremens. Bremen: Döll 1989. (Schriften der Wittheit zu Bremen. NF. Bd. 13.) 211 S.
- Stenzig, Bernd: Worpswede – Moskau.* Das Werk von Heinrich Vogeler. Katalog zur Ausstellung im Barkenhoff und in der Worpsweder Kunsthalle. 29. Juli bis 8. November 1989. Worpswede: Worpsweder Verlag 1989. 272 S.
- Tacke, Wilhelm: Fremde aufnehmen. 125 Jahre St. Godehard in Bremen-Hemelingen.* Geschichte einer Diasporagemeinde der Gründerzeit. Bremen: Donat 1988. 175 S.
- Unternehmen aus Bremen und Bremerhaven.* Erweiterte Dokumentation von Unternehmensmonographien im Rahmen der Historischen Unternehmensforschung mit einer Chronologie bremischer Wirtschaftsdaten, bearb. von *Klaus Kron* und *Dieter Leuthold*. Bremen: Fachbereich Wirtschaft der Hochschule Bremen 1988. (Schriftenreihe des Fachbereichs Wirtschaft der Hochschule Bremen. Bd. 38.) 221 S.
- Verlust-Anzeige.* Berichte und Bilder, Ansichten und Erinnerungen. Aus Anlaß der Aufhebung eines bremischen Gymnasiums [Am Barkhof] (1905–1989), hrsg. von *Peter Fuhrmann* und *Hartwig Kraft*. Bremen: Oltmanns 1989. 516 S.

- Vogeler, Heinrich: Werden. Erinnerungen.* Mit Lebenszeugnissen aus den Jahren 1923—1942. Fischerhude: Atelier im Bauernhaus 1989. 587 S.
- Wallenhorst, Hans-Joachim und Harald Klingebiel: Neunzig Jahre SV Werder 1899—1989.* Geschichte eines Bremer Sportvereins. Bremen 1989. 430 S.
- Westphal, Martin: Kohl- und Pinkelfahrten.* Geschichte und Struktur einer Festzeit in Nordwestdeutschland. Münster: Coppenrath 1988. (Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland. H. 62.) 300 S.
- Worpswede 1889—1989.* Hundert Jahre Künstlerkolonie, hrsg. vom Landkreis Osterholz. Worpswede: Worpsweder Verlag 1989. 256 S.
- Worpsweder Almanach.* Dichtung, Erzählung, Dokumente, hrsg. von *Helmut Stelljes*. Bremen: Schünemann 1989. 328 S.

HISTORISCHE GESELLSCHAFT BREMEN

125. Jahresbericht (1988)

Mitgliederversammlung

Wie in den vergangenen Jahren konnte die Mitgliederversammlung am 28. März 1988 wieder im Haus Schütting durchgeführt werden. Mit großem Interesse folgten die zahlreich erschienenen Mitglieder den Ausführungen unseres Vorstandsmitgliedes, Herrn Dr. Helmut R. Hoppe, zum Thema „Über die bremischen Bemühungen um den Unterweserraum aus wirtschaftlicher Sicht“. Starker Beifall dankte dem Referenten für seinen Kurzvortrag.

Vor Eintritt in die Tagesordnung gedachte die Versammlung der 1987 verstorbenen Mitglieder.

Vorstand

Abgelaufen war die Amtszeit der Herren Dr. Engelbert Klugkist und Prof. Dr. Dieter Hägermann. Der Vorsitz schlug beide Herren zur Wiederwahl vor, der die Versammlung geschlossen zustimmte. Einen besonderen Dank richtete er an Herrn Dr. Klugkist für seine 22jährige Zugehörigkeit zum Vorstand und sein stetes Engagement für die Gesellschaft.

Die Geschäftsverteilung blieb unverändert: Vorsitz: Eugen De Porre; stellv. Vorsitz: Dr. Karl Heinz Brandt; Schatzmeister: Günter Kayser; stellv. Schatzmeister: Dr. Manfred Schröder; Schriftführer: Dr. Regina Bruss; stellv. Schriftführer: Dr. Engelbert Klugkist; Beisitzer: Dr. Heinz Wilhelm Haase, Prof. Dr. Dieter Hägermann, Dr. Helmut R. Hoppe, Dr. Wilhelm Lührs und Dr. Hartmut Müller.

Mitgliederbewegung

1988 verlor die Gesellschaft 29 Mitglieder, davon 14 durch Tod und neun aus Alters- und Gesundheitsgründen. Neuaufgenommen wurden dagegen 54 Personen. Damit erhöhte sich der Mitgliederstand zum Jahresende 1988 auf 947.

Besonders betroffen wurde die Gesellschaft von dem plötzlichen Tod (22. Dezember 1988) ihres Vorstandsmitgliedes Dr. Heinz Wilhelm Haase, der hier 13 Jahre tätig war und sich mit großem Erfolg besonders den Studienfahrten zu bremischen und niedersächsischen Museen widmete. Sein Tod hat eine große Lücke in unsere Arbeit gerissen.

Zu beklagen ist auch das Ableben von Prof. Dr. Dr. h.c. Hermann Meinert, Frankfurt, im Dezember 1987. Anlässlich der Hundertjahrfeier der Historischen Gesellschaft 1962 war er wegen seiner Verdienste um die Geschichtsforschung seiner Heimatstadt Bremen, insbesondere bei der Bearbeitung und Herausgabe der ältesten Bremer Stadtchronik, der Bremer Chronik von Rinesberch und Schene, zum Ehrenmitglied ernannt worden.

Ehrenmitgliedschaft

Der Vorsitz schlug im Namen des Vorstands der Versammlung am 28. März vor, den langjährigen früheren Direktor des Staatsarchivs Bremen, Herrn Dr. Karl H. Schwebel, zum Ehrenmitglied zu ernennen. Seit 1936 Mitglied der Gesellschaft, war er von 1951 bis 1964 deren stellvertretender Vorsitzter und von 1974 bis 1976 wieder im Vorstand tätig. In einer kritischen Situation der Gesellschaft hat er wesentlich zu ihrer Konsoli-

dierung beigetragen. Ihm ist es auch zu verdanken, daß das Bremische Jahrbuch 1975 vor dem Exitus bewahrt blieb und seither unter der Regie des Staatsarchivs Bremen jährlich herausgegeben werden kann. Aber nicht nur dafür hat ihm die Gesellschaft zu danken, sondern auch für seine zahlreichen wissenschaftlichen Beiträge zur Geschichte der Hansestadt, von denen mehrere im Bremischen Jahrbuch erschienen. Die Mitgliederversammlung stimmte vorbehaltlos und mit viel Beifall der Ehrung zu. Herr Dr. Schwebel nahm, sichtlich überrascht, die Ehrenmitgliedschaft an.

Veröffentlichungen

Band 66 des Bremischen Jahrbuchs erschien mit zahlreichen Beiträgen als Festschrift für die Herren Dr. Wilhelm Lührs (Vorstandsmitglied wieder seit 1974, seither auch Redakteur des Jahrbuchs) und Dr. Klaus Schwarz (im Vorstand 1974 bis 1979) zu deren 60. Geburtstag. Auch die Historische Gesellschaft hat Anlaß genug, beiden Herren für ihre langjährige Arbeit nicht nur im Staatsarchiv Bremen, sondern auch im Dienste der bremischen Geschichtsforschung und -schreibung zu danken.

Vorträge

Ab Januar wurde ein von uns initiiertes Vortragszyklus zum Thema „Bremen — die norddeutsche Missionszelle vor 1200 Jahren“ in Gemeinschaft mit der Vereinigung für Bremische Kirchengeschichte und der Katholischen Gemeinde zu Bremen durchgeführt. Anlaß war die Berufung des ersten Missionsbischofs Willehad im Jahre 787. Mit einer Besucherzahl von mehr als 1600 Personen wurden die fünf Veranstaltungen ein großer Erfolg; sie waren eine wertvolle Ergänzung zu unserem 1982 ausgerichteten Zyklus „Stadt — Kirche — Reich. Bremen 782 — 1982“. Aufgrund des starken Andrangs mußten die Vorträge in den St.-Petri-Dom resp. in die „Glocke“ verlegt werden. Es referierten:

1. Prof. Dr. Dieter Hägermann, Bremen:
Mission, Bistumsgründung und fränkischer Staatsaufbau zwischen Weser und Elbe (11. Januar 1988);
2. Prof. Dr. Arnold Angenendt, Münster:
Die Mission im frühen Mittelalter (25. Januar 1988);
3. Dr. Eckhard Freise, Münster:
Die Mission im alten Sachsen (8. Februar 1988);
4. Prof. Dr. Peter Schmid, Wilhelmshaven:
Archäologische Quellen zur frühen Christianisierung im sächsisch-friesischen Küstenraum (22. Februar 1988);
5. Prof. Dr. Heinrich Schmidt, Oldenburg:
Der Norden Europas als Missionsgebiet im Selbstverständnis der Bremer Kirche (7. März 1988).

(Wegen der vorgesehenen Sonderveröffentlichung zu diesem Zyklus siehe unter Sonstiges.)

Außerdem konnten folgende Vorträge angeboten werden, die wir allein oder zusammen mit anderen Bremer wissenschaftlichen Vereinigungen veranstalteten:

6. Martin Anger, Hannover:
Hermann Löns — Leben und Werk (9. Januar 1988);
7. Matthias D. Schön, M.A., Bederkesa:
Gräber der römischen Kaiserzeit und Völkerwanderungszeit aus dem Landkreis Cuxhaven (17. Februar 1988);
8. Prof. Dr. Franz Fischer, Tübingen:
Die Kelten Galliens im Spiegel von Caesars Gallischem Krieg (1. März 1988);

9. Uwe Kiupel, Bremen:
1888 — Bremen ist wieder Seehafenstadt. Zum 100jährigen Jubiläum des Europahafens (13. Oktober 1988);
10. Dr. Gudrun Pischke, Göttingen:
Sachsenherzog Heinrich der Löwe zwischen Weser und Elbe (27. Oktober 1988);
11. Dr. Günter Heiderich, Bremen:
Rudolf Alexander Schröder — der Dichter als Innenarchitekt (1. November 1988);
12. Dr. Michael Gebühr, Schleswig:
Der Nydam-Fund. Boot und Waffen als Geschichtsquellen (17. November 1988);
13. Michael Knierim, Wuppertal:
Friedrich Engels als Bremer Korrespondent (1. Dezember 1988).

Studienfahrten

Bei den nachstehenden neun Fahrten konnten mehr als 500 Teilnehmer verzeichnet werden, rund 70 weiteren Interessenten mußten wegen „Überfüllung“ Absagen erteilt werden. Bis auf die zweite und dritte Exkursion lag die Leitung beim Vorsitzenden, der sich an dieser Stelle einmal für das ihm entgegengebrachte Vertrauen bei allen Teilnehmern bedanken möchte.

1. Siedlungsgeschichtliche Fahrt in den Raum rechts der Unterweser und Osterstade. Anlaufpunkte waren u.a. Gut Meyenburg, die alte Burg Hagen, Sandstedt, Rechtenfleth, Dedesdorf, Stotel, Bexhövede und Altlüneberg, das vom Vorsitzenden der „Männer vom Morgenstern“, Herrn Heinrich Hansen, vorgestellt wurde. Mit profunden Kenntnissen über den Deich- und Wasserbau in diesem Landstrich stand dankenswerterweise unser Mitglied, Herr Heinz Pieken, Fischerhude, zur Verfügung (7. Mai 1988).
2. Kloster Wienhausen und seine großartigen mittelalterlichen Wirk- und Stickteppiche waren zum wiederholten Male Ziel dieser Fahrt, die von Dr. Heinz Wilhelm Haase geleitet wurde. Abgeschlossen wurde der Tag mit einem abendlichen Konzert in der Klosterkirche (28. Mai 1988).
3. Die Exkursion zu „Archäologischen Denkmälern im Bremer Umland“ führte wieder Herr Dr. Karl Heinz Brandt. Besucht wurden frühgeschichtliche Objekte im Osnabrücker Land, u.a. in Rulle, bei Vehrte und Haste (18. Juni 1988).
4. Ausgehend vom Standort Haltern am See, wurden auf dieser Mehrtage-Exkursion typische unterschiedliche Wasserschlösser in Westfalen aufgesucht, um einmal die Entwicklung von der Motte über die Burg bis zum fürstlichen Wasserschloß aufzuzeigen. Die entsprechenden Objekte konnten vorgestellt werden in Lembeck, Raesfeld, Gemen und Velen am ersten Tag, anderentags Vischering, Nordkirchen und Westerwinkel. In der früheren Stiftskirche Cappenberg überzeugte bei den vorhandenen Schätzen ganz besonders das Kopfreliquiar Friedrich Barbarossas. Den Abschluß bildete Schloß Drensteinfurt, durch das der Besitzer Baron Landsberg und Graf Merveldt führten (8.—10. Juli 1988).
5. Celle mit seinen Residenz- und Fachwerkbauten galt diese Tagesfahrt, die den Teilnehmern durch sehr gute Führerinnen nachhaltige Eindrücke vermittelt hat (30. Juli 1988).
6. Das alte Soest, Lipstadt und die Burg in Rheda-Wiedenbrück mit ihren Sonderentwicklungen im Rahmen westfälischer Städte waren die Ziele dieser Exkursion, die als Pendant zur Besichtigung der Wasserschlösser des westfälischen Adels gedacht war (12.—14. August 1988).
7. Die Tagesfahrt führte an die Mittelweser. Beginnend in Vlotho, ging es auf dem linken Weserufer zum Weserbarockschloß Varenholz, zur alten, fast 1000jährigen

- Stiftskirche Möllenbeck und zur Fachwerkstadt Rinteln. Den Abschluß bildete ein Besuch der hochgelegenen Schaumburg über dem Wesertal (3. September 1988).
8. Infolge der großen Nachfrage wurde die Fahrt „Wasserschlösser in Westfalen“ vom 8.–10. Juli wiederholt (23.–25. September 1988).
 9. Die letzte Exkursion dieses Jahres führte nach Ostfriesland und ins Rheiderland. Von der alten Hafenstadt Leer ging es weiter nach Papenburg-Aschendorf zur Taufkirche im sächsischen Emsgau, St. Amandus, hervorragend vorgestellt vom zuständigen Pastor. Die nächste Station war die völlig restaurierte niederländische Grenzfestung Bourtange aus dem 16. Jahrhundert mit ihren mehrfachen Wällen und Bastionen, Kasernen, Synagoge, Offiziershäusern etc. Den Tagesabschluß bildete ein Besuch des Zisterzienserklosters im niederländischen Ter Apel inmitten eines uralten Eichen- und Buchenwaldes. Es war eine Fahrt, die den Wunsch nach weiteren Exkursionen in die Niederlande laut werden ließ (1. Oktober 1988).

Sonstiges

Die vorgesehene Veröffentlichung der Vorträge des Zyklus „Bremen — 1200 Jahre Mission“ beanspruchte ganz besonders Herrn Prof. Dr. Dieter Hägermann, der sich dankenswerterweise der Herausgabe angenommen hatte. Da die Drucklegung im Berichtsjahr aus terminlichen Gründen nicht möglich war, mußte sie auf 1989 verschoben werden.

Mehrfach in Anspruch genommen wurde der Vorsitz der von Radio Bremen zu Stellungnahmen in bremischen Angelegenheiten (u.a. Domshof, Weserfilm, Teerhof) und von hiesigen Institutionen zur Betreuung und Stadtführung auswärtiger Gruppen (Deutschlehrer aus England, Lehrer aus der DDR, Goethe-Institut). Am 1. September 1988 hielt er den Festvortrag anlässlich des 75jährigen Bestehens des Bremer Flughafens.

Den Abschluß des Jahres bildete wie schon oft der „Klönabend“ am 9. Dezember 1988 im Logenhaus, der auch diesmal wieder recht gut besucht war. Rückblicke und Ausblicke, persönliche Gespräche, Anregungen und ein Kurzreferat „aus der Hand“ über bremische Straßennamen haben diese Stunden gefüllt, die inzwischen ein fester Bestandteil unserer Arbeit und ein Beitrag zur Förderung des Gefühls der Zusammengehörigkeit unter den Mitgliedern geworden sind. Für ihre Beteiligung sei abschließend allen unseren Mitgliedern gedankt.

Rechnungsbericht für das Jahr 1988

Vermögensübersicht per 31. Dezember 1988

A k t i v a

Kasse	DM 55,93
Bankhaus Neelmeyer AG	DM 12 194,51
Die Sparkasse in Bremen	DM 2 894,37
Wertpapiere	DM 37 538,75
Forderungen (Mitgliedsbeiträge 1988)	DM 1 258,—
Forderungen (Universitätsbibliothek, Sonderveröffentlichung)	DM 1 510,—
	<u>DM 55 451,56</u>

P a s s i v a

Kapital Konto 1.1.1988	DM 48 292,09	
·% Verlust 1988	<u>DM 93,09</u>	DM 48 199,—
Rechnungsabgrenzung (Mitgl.-Beiträge 1989) .		DM 6 790,—
Passive Rückstellung (restl. Lohnsteuer 1988) .		<u>DM 462,56</u>
		<u>DM 55 451,56</u>

Einnahmen- und Ausgabenrechnung für das Jahr 1988

A u s g a b e n

Personalkosten	DM 9 525,52
Raumkosten	DM 360,—
Beiträge	DM 150,—
Versicherungen	DM 131,90
Fernsprechgebühren	DM 526,75
Porti	DM 1 624,40
Büromaterial	DM 729,83
Aufwendungen für Vorträge	DM 2 943,70
Aufwendungen für Jahrbuch 1988	DM 12 291,20
Sonstige Kosten	DM 1 212,40
Wertberichtigung auf Wertpapiere	DM 1 235,75
	<u>DM 30 731,45</u>

E i n n a h m e n

Mitgliedsbeiträge	DM 19 690,—
Spenden	DM 8 893,15
Einnahmen aus Vorträgen	DM 94,50
Zinserträge	DM 1 960,71
Verlust 1988	DM 93,09
	<u>DM 30 731,45</u>

gez.: Günter Kayser
Schatzmeister

Geprüft und für richtig befunden:

gez.: Erna Bosse

gez. Heinrich Elsner

Rechnungsprüfer

HISTORISCHE GESELLSCHAFT BREMEN

126. Jahresbericht (1989)

Bedingt durch die den Mitgliedern schon mehrfach mitgeteilten gesundheitlichen Beschwerden des Vorsitzers mußte 1989 auf die Mitgliederversammlung verzichtet werden. Daß es trotzdem gelungen ist, die Aktivitäten der Gesellschaft weitgehend zu erhalten, ist der Kollegialität im Vorstand und dem besonderen Engagement unserer Sekretärin Frau Bott zu verdanken. Die notwendigen Berichte für 1988 werden der Mitgliederversammlung im März 1990 vorgelegt.

Vorstand

Die Amtszeit von Frau Dr. Regina Bruss und Herrn Dr. Wilhelm Lührs wäre 1989 abgelaufen, beide haben ihre Mitarbeit weitergeführt. Sie werden sich zur Mitgliederversammlung der Wiederwahl stellen.

Damit ergibt sich folgende Geschäftsverteilung: Vorsitz: Eugen De Porre; stellv. Vorsitz: Dr. Karl Heinz Brandt; Schatzmeister: Günter Kayser; stellv. Schatzmeister: Dr. Manfred Schröder; Schriftführer: Dr. Regina Bruss; stellv. Schriftführer: Dr. Engelbert Klugkist; Beisitzer: Prof. Dr. Dieter Hägermann, Dr. Helmut R. Hoppe, Dr. Wilhelm Lührs und Dr. Hartmut Müller.

Mitgliederbewegung

Die Gesellschaft verlor 1989 42 Mitglieder, davon 18 durch Tod und 17 durch Alter und Gebrechlichkeit. Als Zugänge konnten 36 Mitglieder verzeichnet werden. Damit ergibt sich zum Jahresende 1989 ein Stand von 941 Mitgliedern.

Im Oktober 1989 starb der Nestor der niedersächsischen Historiker, unser Ehrenmitglied (seit 1953), Herr Prof. Dr. Georg Schnath, langjähriger Vorsitzender der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen und Professor für Niedersächsische Landesgeschichte an der Universität Göttingen.

Veröffentlichungen

Band 67 des Bremischen Jahrbuchs konnte ab Juli 1989 den Mitgliedern zur Verfügung gestellt werden. Viele von ihnen haben wieder von der Selbstabholung Gebrauch gemacht und damit dankenswerterweise der Gesellschaft finanziell geholfen.

Im März 1989 wurde die im Vorjahr angekündigte Sonderveröffentlichung „Bremen. 1200 Jahre Mission“ an die Mitglieder ausgeliefert, die von der Subskription im November 1988 Gebrauch gemacht hatten. Aus Gründen der Kontinuität wurde sie als Band 12 in die Reihe „Schriften der Wittheit zu Bremen. Neue Folge“ aufgenommen, in der auch unsere Sonderpublikation „Stadt — Kirche — Reich“ 1983 erschienen ist. Die Hauptlast der Herausgabe lag bei Herrn Prof. Dr. Dieter Hägermann, dem an dieser Stelle für sein Engagement gedankt werden soll. Leider konnten von den seinerzeitigen fünf Vorträgen nur vier in die schriftliche Form gebracht werden, da das Manuskript für das Referat über „Die Mission im alten Sachsen“ trotz Anmahnungen nicht eingereicht worden ist. Die Subskriptionsbestellungen wurden restlos abgenommen; ein kleinerer Teil der Auflage liegt noch in Kommission beim Johann Heinrich Döll Verlag, Bremen.

Vorträge

Ein breitgefächertes Angebot an Vorträgen stand auch in diesem Jahr unseren Mitgliedern zur Verfügung, die teils in Gemeinschaft mit anderen hiesigen wissenschaftli-

chen Vereinigungen durchgeführt worden sind. Gerade diese gute Zusammenarbeit zeichnet seit Jahren das bremische Vortragswesen aus und sichert den Referenten eine größere Resonanz. Es referierten:

1. Eugen De Porre, Bremen:
Die südlichen Niederlande und Bremen im 16. Jahrhundert — wirtschaftliche Auswirkungen der Rekatholisierung in Flandern und Brabant (12. Januar 1989);
2. Dr. Holger Böning, Bremen:
Französische Revolution und deutsche Öffentlichkeit (31. Januar 1989);
3. Prof. Dr. Hans Schadewaldt, Düsseldorf:
Seuchen in der Geschichte — kultursoziologisch gesehen (14. Februar 1989);
4. Prof. Dr. Dieter Hägermann, Bremen:
1100 Jahre Münze und Markt in Bremen (21. Februar 1989);
5. Dr.-Ing. Ado Schiff, Augsburg (früher Bremen-Nord):
Zur Geschichte des Schiffbaus in Bremen und Bremen-Nord. Höhen und Tiefen (28. Februar 1989);
6. Hans Henry Lamotte, Bremen:
Frühe Plastiken in den Krypten des St.-Petri-Domes zu Bremen (13. März 1989);
7. Dr. Egon Warmers, Frankfurt:
Über Awaren und Hunnen. Herkunft und geschichtliche Zusammenhänge (15. März 1989);
8. Hartmut Rötting, M.A., Braunschweig:
Hochmittelalterliche Königsstätten im nordwestlichen Harzvorland — Archäologische Forschungen zu Kaiser Lothar III. (13. April 1989);
9. Prof. Dr. Friedrich Prinz, München:
Der Heilige und seine Lebenswelt (4. Oktober 1989);
10. Dr. Friedrich Laux, Hamburg:
Die langobardischen Fürstengräber von Marwedel. Neue Erkenntnisse und Nachgrabungen (23. November 1989);
11. Dr. Alheidis von Rohr, Hannover:
Mittelalterliche Perlstickerei aus niedersächsischen Klöstern (28. November 1989);
12. Prof. Dr. Rolf Rilinger, Bielefeld:
Seneca und Nero, Lehrer und Schüler, Staatsmann und Tyrann (5. Dezember 1989);
13. Dr. Lieselotte Klink, Bremen:
Der Bremer Dombaumeister und Bürgermeister Johan Hemeling (6. Dezember 1989).

Studienfahrten

Auch in diesem Jahr fanden die angebotenen Exkursionen das gewohnte starke Interesse; viele Teilnehmerwünsche mußten unberücksichtigt bleiben. Bis auf eine Fahrt wurden alle vom Vorsitzler betreut.

1. Aufgrund der starken Nachfrage mußte die Exkursion zu Wasserschlössern in Westfalen aus dem Vorjahr wiederholt werden (26. — 28. Mai 1989).
2. „Jever und das Wangerland“ war das Thema der Fahrt. Besucht wurden das alte Jever, die Kirchen in Schortens, Hohenkirchen und Sillenstede, die Sielhäfen Carolinensiel, Horumersiel und Hooksiel und zum Abschluß das Wasserschloß Gödens (10. Juni 1989).
3. „Wendland und Drawehn“ sollten den Teilnehmern nahegebracht werden. Auf der Anreise führte ein Rundgang durch die frühere Hansestadt Uelzen. Vom Standort Hitzacker aus wurden das große Waldgebiet der Görde und die Reste des ehemaligen Jagdschlusses von unserem Mitglied, Herrn August Dierking, mittels seiner

Jugenderinnerungen plastisch vorgestellt; über Dannenberg führte der Weg über den Elbdeich zum Schiffer- und heutigen Grenzstädtchen Schnakenburg und nach Gartow. Über das östliche Heidegebiet des Wendlandes und über Dannenberg ging es zurück zur Inselstadt Hitzacker. Unter der sachkundigen Leitung von Herrn Dr. Bernd Wachter, Dannenberg, wurden am Sonntag die einzigartigen Rundlingsdörfer nahe der Kreisstadt Lüchow und diese selbst besucht, bevor es am Nachmittag auf die Heimreise ging (30. Juni – 2. Juli 1989).

4. „Buxtehude und das Alte Land“ waren das Ziel dieser Tagesfahrt, die mit einer guten Führung durch die alten Obstmarschendorfer Neuenfelde, Estebrügge, Jork und Guderhandviertel eingeleitet und mit einem eindrucksvollen Rundgang durch die restaurierte Altstadt von Buxtehude beschlossen wurde (15. Juli 1989).
5. Auch diese Fahrt war eine Wiederholung wegen der großen Nachfrage: Zum vierten Male mußte die große Flandern-Exkursion von 1987 durchgeführt werden (und immer noch gibt es Interessenten). Der Ablauf folgte dem Konzept von 1987; zusätzlich konnte die inzwischen restaurierte erste Burg der Grafen von Flandern aus dem 10. Jh. in Male bei Brügge, die jetzt ein Benediktinerinnenkloster beherbergt, besucht werden (30. Juli – 8. August 1989).
6. Mit der Bereisung des Landes Wursten und des Landes Hadeln wurden die bisherigen Exkursionen beiderseits der Unter- und Außenweser abgeschlossen: Aufgesucht wurden alte Wurtensiedlungen zwischen Bremerhaven und Cuxhaven und der Nationalpark Wattenmeer. Den Abschluß bildete der Besuch der großartigen Kirchen in Altenbruch und Lüdingworth (26. August 1989).
7. Unter Leitung von Dr. Karl Heinz Brandt wurden „Archäologische Denkmäler im Altkreis Lingen (Emsland)“ besucht, u.a. Großsteingräber in Langen, Freren und Thuine sowie mittelalterliche Befestigungen bei Bokeloh und Emsbüren (9. September 1989).
8. Der weitgehend unbekanntere Bereich an der Mittelweser zwischen Nienburg und Petershagen war das Ziel dieser Exkursion. Orte wie Marklohe, Liebenau, Steyberg, Stolzenau, Schlüsselburg, Heimsen, Windheim oder Drakenburg werden für viele der Teilnehmer nicht so schnell vergessen sein; sie sind oft geschichtsträchtiger als die mit großem Namen (23. September 1989).
9. „Ein Tag in Hildesheim“ beschloß die Fahrtsaison 1989. Mit zwei Bussen fuhren über 100 Mitglieder in die 1200jährige Stadt mit ihrem fast 1000jährigen Dom, der am Vormittag besichtigt wurde. Anschließend folgte ein Besuch der großartigen Ausstellung „Die Mongolen – Kunst und Kultur eines alten Reitervolkes“. Am Nachmittag wurden dann die restaurierte Stadt und ihre Kirchen erkundet; es war ein würdiger Abschluß unserer diesjährigen Exkursionen (14. Oktober 1989).

Mehrfachen Anregungen aus Mitgliederkreisen folgend, erläuterte der Vorsitz jeweils am 11. und am 25. November 1989 während eines Rundganges die Entwicklung der Bremer Altstadt. Bei einem abschließenden Dämmerchoppen im Ratskeller konnten noch viele der aufgetauchten Fragen geklärt werden. Im Frühjahr 1990 soll diese Veranstaltung wegen der großen Nachfrage wiederholt werden.

Sonstiges

Den Jahresabschluß bildete wieder der „Klönabend“ im Logenhaus am 19. Dezember 1989. Zur Freude der zahlreichen Anwesenden wurden Dias von den Fahrten 1988/89 gezeigt, die freundlicherweise von einigen Mitgliedern zur Verfügung gestellt und mit viel Beifall aufgenommen wurden. Der Vorsitz nahm die Zusammenkunft zum Anlaß, sich bei den Teilnehmern für ihre Hilfsbereitschaft und für das Verständnis zu bedanken, das ihm in den zurückliegenden Monaten in bezug auf seine körperliche Labilität – besonders bei den Exkursionen – entgegengebracht worden ist. Diesen Dank möchte er hier an alle Mitglieder richten.

Rechnungsbericht für das Jahr 1989

Vermögensübersicht per 31. Dezember 1989

Aktiva

Kasse	DM	9,89
Bankhaus Neelmeyer AG	DM	12 725,31
Die Sparkasse in Bremen	DM	9 429,45
Wertpapiere	DM	25 649,50
Forderungen (Mitgliedsbeiträge 1989)	DM	1 663,—
Forderungen (Universitätsbibliothek, Dom-Museum, Quellensteuer, Rückzahlung)	DM	4 295,50
Sonderveröffentlichung „Mission“	DM	3 478,—
		<u>DM 57 250,65</u>

Passiva

Kapital Konto 1.1.1989	DM	48 199,—	
+ Gewinn 1989	DM	2 606,65	DM 50 805,65
Rechnungsabgrenzung (Mitgl.-Beiträge 1990)			DM 6 445,—
			<u>DM 57 250,65</u>

Einnahmen- und Ausgabenrechnung für das Jahr 1989

Ausgaben

Personalkosten	DM	8 306,17
Raumkosten	DM	360,—
Beiträge	DM	350,—
Versicherungen	DM	141,10
Fernsprechgebühren	DM	310,87
Porti	DM	1 900,98
Büromaterial	DM	362,27
Aufwendungen für Vorträge	DM	1 478,—
Bremisches Jahrbuch 1989	DM	13 924,85
Sonstige Kosten	DM	961,84
Wertberichtigung auf Wertpapiere	DM	1 389,25
Anlagegüter (Adrema)	DM	1 145,89
Einnahmenüberschuß	DM	2 606,65
		<u>DM 33 237,87</u>

Einnahmen

Mitgliedsbeiträge	DM	20 395,—
Spenden	DM	10 089,05
Einnahmen aus Vorträgen	DM	25,50
Zinserträge	DM	2 728,32
		<u>DM 33 237,87</u>

gez.: Günter Kayser
Schatzmeister

Geprüft und für richtig befunden:

gez.: Erna Bosse

gez. Heinrich Elsner

Rechnungsprüfer

Anschriften der Autoren und Rezensenten

- Prof. Dr. *Karl Marten Barfuß*, Keplerstraße 25, 2800 Bremen 1
Reinhard Bockhofer, Rembrandtstraße 34, 2800 Bremen 1
Dr. *Karl Heinz Brandt*, Bergstraße 46, 2804 Lilienthal
Priv.-Doz. Dr. *Hartwig Gebhardt*, Clüverstraße 24, 2807 Achim
Rolf Gramatzki, Hermannsburg 177, 2800 Bremen 66
Prof. Dr. *Dieter Hägermann*, Hermann-Frese-Straße 26, 2800 Bremen 33
Dr. *Adolf E. Hofmeister*, Sachsenstraße 12, 2810 Verden
Prof. Dr. *Hans Kloft*, Wernigeroder Straße 36, 2800 Bremen 1
Prof. Dr. *Peter Kuckuk*, Uenzen 70, 2814 Süstedt
Dr. *Wilhelm Lührs*, Contrescarpe 53, 2800 Bremen 1
Dr. *Inge Marbolek*, Walldammstraße 6, 2800 Bremen 1
Dr. *Hans Hermann Meyer*, Oberneulander Landstraße 62, 2800 Bremen 33
Prof. Dr. *Renate Meyer-Braun*, Sonnenstraße 14, 2800 Bremen 1
Dr. *Almuth Meyer-Zollitsch*, Auf dem Rempart 17, 7813 Staufen
Dr. *Hartmut Müller*, Neuer Weg 57, 2805 Stuhr 2
Dr. *Klaus Neumann*, Goerdelerstraße 5, 4400 Münster
Prof. Dr. *Herbert Obenaus*, Schneiderberg 50, 3000 Hannover 1
Dr. *Christian Ostersehlte*, Tettenbornstraße 4 a, 2800 Bremen 1
Dr. *Reinhard Patemann*, Franz-Liszt-Straße 15, 2800 Bremen 1
Dr. *Dirk J. Peters*, Löningstraße 5, 2850 Bremerhaven
Eugen De Porre, Tilsiter Straße 15, 2805 Stuhr 2
Dr. *Hartmut Roder*, Neustadtscontrescarpe 156, 2800 Bremen 1
Dr. *Andreas Röpcke*, Rembrandtstraße 9, 2800 Bremen 1
Dr. *Günther Rohdenburg*, Saarbrückener Straße 34, 2800 Bremen 1
Dr. *Klaus Schwarz*, Maastrichter Straße 32, 2800 Bremen 66
Prof. Dr. *Herbert Schwarzwälder*, Torgauer Straße 7, 2800 Bremen 1
Prof. Dr. *Hans G. Trüper*, Am Draitschbusch 19, 5300 Bonn 2

