

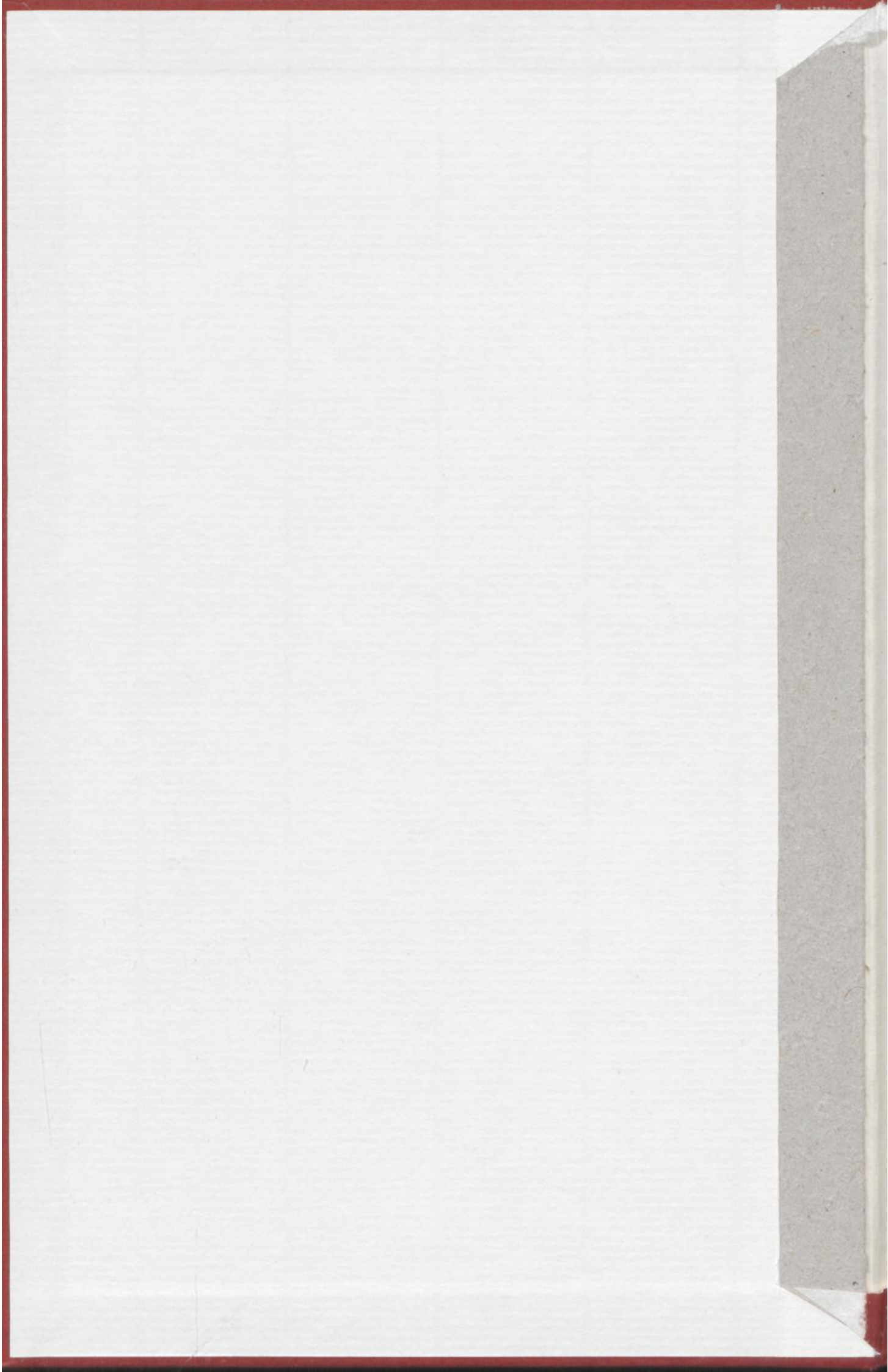


BREMISCHES JAHRBUCH

in Verbindung mit der
Historischen Gesellschaft Bremen
herausgegeben vom

STAATSARCHIV BREMEN

BAND 79 · 2000



BREMISCHES JAHRBUCH

BAND 79 · 2000

BREMISCHES JAHRBUCH · BAND 79 · 2000

BREMISCHES JAHRBUCH

In Verbindung mit der
Historischen Gesellschaft Bremen
herausgegeben vom

STAATSARCHIV BREMEN

BAND 79 · 2000

Selbstverlag des Staatsarchivs Bremen

Das BREMISCHE JAHRBUCH erscheint seit 1863

REDAKTION:

Konrad Elmshäuser

REDAKTIONSAUSSCHUSS:

Dieter Hägermann, Adolf E. Hofmeister, Hartmut Müller
Günther Rohdenburg, Bettina Schleier

Die Redaktion bittet, Zuschriften, Manuskripte und Rezensionsexemplare
an das Staatsarchiv Bremen, Am Staatsarchiv 1, 28203 Bremen, zu richten.

Satz: taips., Bremen
Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier von
Geffken & Köllner, Bremen

ISSN 0341-9622

Inhalt

Titelbild und Erläuterung	Seite
Eine Landschaftsmalerei des 18. Jahrhunderts aus dem Bremer Schnoor Von <i>Margrit Christensen</i>	9
Aufsätze	
Karl V., Bremen und die Kaiserdiplome von 1541 Von <i>Hartmut Müller</i>	13
Die Kirche zu Rablinghausen. Gemeindegründung und Kirchenbau im Bremer Niedervieland Von <i>Konrad Elmshäuser</i>	29
Aufgeblasen und abgebrannt. Seetonnen und Baken in Quellen der Bremer Handelskammer Von <i>Christina Deggim</i>	73
Das Verhältnis von Senat und NSDAP zwischen 1933 und 1939 im Spiegel nationalsozialistischer Stimmungsberichte Von <i>Friedhelm Grützner</i>	116
Tragflächenboote von der Unterweser. Die »Bremer Pionier« und ihre beiden Vorgänger Von <i>Christian Ostersehle</i>	145
Miszellen	
»Nichts gewissers ist als der Todt / und nichts ungewissers als die Stunde deß Todes«. Nathan Chytraeus: Der Alte Todtendantz Sächsisch (1597) Von <i>Thomas Elsmann</i>	197
Valentin Wagner. Seine Roland-Darstellung und seine Bremer Ansicht von 1632 Von <i>Holger Th. Gräf</i>	206
Hachez in Bremen – Schiffe und Schokolade Von <i>Konrad Elmshäuser</i> und <i>Hermann Sandkühler</i>	213
Arbeitsberichte	
Bauforschung in Bremen. Skizze einer Zwischenbilanz Von <i>Peter Hahn</i>	233
Schnoor 14 Bremen. Zur Baugeschichte und zu den Bewohnern des Hauses Von <i>Margrit Christensen</i>	241

Rezensionen und Hinweise

Alheit, Peter; Haack, Hanna; Hofschien, Heinz-Gerd und Meyer-Braun, Renate: Gebrochene Modernisierung – Der langsame Wandel proletarischer Milieus. Eine empirische Vergleichsstudie ost- und westdeutscher Arbeitermilieus in den 1950er Jahren (<i>Peter Kuckuk</i>)	263
Asche, Matthias: Von der reichen hansischen Bürgeruniversität zur armen mecklenburgischen Landeshochschule. Das regionale und soziale Besucherprofil der Universitäten Rostock und Bützow in der Frühen Neuzeit (1500–1800) (<i>Thomas Elsmann</i>)	284
Bei der Wieden, Brage und Lokers, Jan: Fremdbestimmung, Mitbestimmung, Selbstbestimmung. Bürger und Politik in der Geschichte des Landkreises Stade und seiner kommunalen Selbstverwaltung (<i>Adolf E. Hofmeister</i>) ...	304
Bartetzko, Dieter; Fricke, Dieter; Lubricht, Rüdiger u. a.: Die weiße Wache. Das Wilhelm Wagenfeld Haus am Ostertor in Bremen (<i>Heinz- Gerd Hofschien</i>)	278
Castan, Joachim: Hochschulwesen und reformierte Konfessionalisierung. Das Gymnasium Illustre des Fürstentums Anhalt in Zerbst 1582–1652 (<i>Thomas Elsmann</i>)	284
Der Senator für Finanzen (Hrsg.): »Haus des Reichs«. Von der Nordwolle zum Senator für Finanzen (<i>Bettina Schleier</i>)	281
Düselder, Heike: Der Tod in Oldenburg. Sozial- und kulturgeschichtliche Untersuchungen zu Lebenswelten im 17. und 18. Jahrhundert (<i>Thomas Elsmann</i>)	305
Eckhardt, Albrecht: Wildeshausen. Geschichte der Stadt von den Anfängen bis zum ausgehenden 20. Jahrhundert (<i>Hartmut Müller</i>)	306
Eckler von Gleich, Cecilie (Hrsg.): Die alten Hafenuartiere. »Alter Westen« und Muggenburg 1860–1945. Ein photographischer Streifzug (<i>Horst Vogel</i>)	279
Förster, Christine: 150 Jahre Landwirtschaftskammer Bremen 1849–1999 (<i>Adolf E. Hofmeister</i>)	267
Gabrisch, Anne (Hrsg.): Ricarda Huch: Du, mein Dämon, meine Schlange ... Briefe an Richard Huch 1887–1897 (<i>Bettina Kaemena</i>)	287
Geschichte der Stadt Oldenburg. Band 1. Von den Anfängen bis 1830. Band 2. Von 1830 bis 1995. Hrsg. von der Stadt Oldenburg (<i>Hartmut Müller</i>)	307
Habben, Ralf: Hundert Jahre Parkviertel (<i>Günther Rohdenburg</i>)	280
Haus Seefahrt in Bremen und seine Schaffermahlzeit, aufgeschrieben von Hermann Gutmann (<i>Heinz-Gerd Hofschien</i>)	301

Heitmann, Claus: Von Abraham bis Zion. Die Bremische Evangelische Kirche (<i>Konrad Elmshäuser</i>)	289
Heitmann, Jan: Unter Wasser in die Neue Welt. Handelsunterseeboote und kaiserliche Unterseekreuzer im Spannungsfeld von Politik und Kriegsführung (<i>Lars U. Scholl</i>)	273
Hoffman, Karl-Heinz (Hrsg.): 50 Jahre Landes-Kanu-Verband Bremen 1950–2000 (<i>Konrad Elmshäuser</i>)	302
Korn, Oliver: Hanseatische Gewerbeausstellungen im 19. Jahrhundert: Republikanische Selbstdarstellung, regionale Wirtschaftsförderung und bürgerliches Vergnügen (<i>Renate Meyer-Braun</i>)	269
Külken, Michael (Hrsg.): Und löschten unsere Passagiere. Lebenserinnerungen des Segelschiffskapitäns Michael Külken (<i>Christian Ostersehlte</i>)	275
Lübben, Jost: Die Nordwestdeutsche Zeitung 1895 bis 1933/45: Ein Beitrag zur Entwicklung und politischen Ausrichtung der Generalanzeigerpresse in Deutschland (<i>Bettina Schleier</i>)	271
Meyer-Heye, Hans: »Zur Förderung von Handwerk und Gewerbe...« Aus der 150jährigen Geschichte der Handwerkskammer Bremen (<i>Adolf E. Hofmeister</i>)	267
Mühlhausen, Walter: Friedrich Ebert. Sein Leben, sein Werk, seine Zeit (<i>Renate Meyer-Braun</i>)	298
Reeken, Dietmar von: Kirchen im Umbruch zur Moderne. Milieubildungsprozesse im nordwestdeutschen Protestantismus 1849–1914 (<i>Peter Ulrich</i>)	290
Reeken, Dietmar von: Von der Gotteskiste zur sozialen Fürsorge. 475 Jahre Liebfrauendiakonie in Bremen (<i>Konrad Elmshäuser</i>)	292
Rosteck, Oliver: Bremische Musikgeschichte von der Reformation bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts (<i>Thomas Elsmann</i>)	293
Schauinsland, Hugo H.: Unterwegs in Übersee. Aus Reisetagebüchern und Dokumenten des früheren Direktors des Bremer Übersee-Museums (<i>Konrad Elmshäuser</i>)	296
Stadtmuseum Delmenhorst (Hrsg.): außen vor – der Backsteinbaumeister Fritz Höger 1877–1949 (<i>Konrad Elmshäuser</i>)	283
Thiel, Reinhold: Norddeutscher Lloyd. Roland-Linie 1905–1992 (<i>Christian Ostersehlte</i>)	276
Wegener, Matthias: Hanseaten. Von stolzen Bürgern und schönen Legenden (<i>Hartmut Müller</i>)	303

Jahrbuch der Wittheit zu Bremen. Bd. 1999/2000	309
Arbeiterbewegung und Sozialgeschichte. H. 3, 1998; H. 4, 1999	309
Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte. Bd. 85, 1999	310
Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde. Bd. 79, 1999	310
Jahrbuch der Männer vom Morgenstern. Bd. 77/78, 1998/99	311
Oldenburger Jahrbuch. Bd. 99, 1999	311
Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte. Bd. 71, 1999	311
Hansische Geschichtsblätter. Jg. 117, 1999	312
Deutsches Schifffahrtsarchiv. Bd. 21, 1998	312
Weitere Neuerscheinungen zur bremischen Geschichte und Landeskunde	313
Historische Gesellschaft Bremen	
Jahresbericht 1999	316
Rechnungsbericht 1999	318
Anschriften der Autoren und Rezensenten	320






Abbildung umseitig:
Haus Schnoor 14. Landschaftsmalerei auf einer Stubentür.
Zweite Hälfte 18. Jahrhundert.
(Foto: Landesamt für Denkmalpflege)

Eine Landschaftsmalerei des 18. Jahrhunderts aus dem Bremer Schnoor

Von Margrit Christensen

Im Jahr 1999 wurden im Rahmen einer Sanierung des Gebäudes Schnoor 14 in Bremen der baufällige Seitenflügel und das Quergebäude des denkmalgeschützten Hauses abgerissen. Das Gebäude Schnoor 14 verfügt in seinen Brandmauern noch über mittelalterliche Mauerteile und ist das einzige Bremer Altstadtthaus, dessen Inneres noch ursprünglich erhalten blieb. Daher hatte das Landesamt für Denkmalpflege Bremen sein besonderes Augenmerk auf die Bau- und Restaurierungsmaßnahmen gelenkt¹. Bei den Abrißarbeiten in dem Haus, in dem sich heute ein Drehorgelverleih befindet, wurde u. a. eine im Fußboden verbaute, mit Malereien versehene Tür geborgen.

Die Tür führte ehemals in das Seitenflügel-Obergeschoß des Hauses, das dort seit einem Flügelanbau im 18. Jahrhundert vorhanden war. In der Etage, in der die Tür geborgen wurde, lag die »Gute Stube« dieses ehemaligen Handwerkerhauses, die in größeren Bremer Bürgerhäusern »Saal« genannt wurde. Nachdem bei den Abrißarbeiten zahlreiche Ausstattungsbefunde des 18. Jahrhunderts zum Vorschein gekommen waren, mußte eine Einschätzung dieser Befunde vorgenommen werden. Der Bauherr der beiden Hintergebäude, eventuell der Knochenhauer Statius Almers, dem das Haus seit Ende des 18. Jahrhunderts bis um 1820 gehörte und der vermutlich ein recht vermöglicher Mann war, hatte seine Wohnräume, insbesondere den Hauptraum im 1. Obergeschoß repräsentativ ausmalen lassen. Befunde dieser Raumfassungen sind gemacht worden an der Treppe, sie fanden sich auf einzelnen Holzdielen-Deckenbrettern mit Rokoko-Ornamentik in zarten Farben und vor allem auf der Stubentür mit der Landschaftsbemalung, die wohl als Chinoiserie anzusehen ist. Zu vermuten ist, daß auch die Wände dekoriert waren, ob mit Tapeten, bemalter Verbretterung oder Bemalung auf Putz muß offenbleiben. Allein die vollflächige, qualitätvolle und schöne Malerei auf dieser Tür mit dem im Rokoko so beliebten Motiv einer Chinoiserie ist einzigartig. Und zwar nicht nur für Bremen, wo Beispiele dieser Art nicht bekannt sind, sondern auch für die anderen Hansestädte, wo es wie zum Beispiel in Lübeck eine Vielzahl von Landschaftsmalereien auf Tapeten, Dielendecken und auch auf Putz und Bretterwänden in Häusern unterschiedlichster Größe gibt². Ein

1 So gab die Denkmalpflege eine Bauforschungsstudie für dieses Haus in Auftrag. Vgl. hierzu und zur weiteren Einordnung in den Bauzusammenhang den Beitrag »Schnoor 14 in Bremen. Zur Baugeschichte und zu den Bewohnern des Hauses« von Margrit Christensen in diesem Band.

2 Freundlicher Hinweis von Frau Dr. Hunicke, Bereich Denkmalpflege Lübeck. Zum Überblick über die Innenraumdekorationen in Lübeck vgl.: Manfred Eickhölter und Rolf Hammel-Kiesow (Hrsg.), Häuser und Höfe in Lübeck. Historische, archäologische

Beispiel dieser Art wie in Bremen als vollflächige Türbemalung ist jedoch bisher nicht gefunden worden. Darüber hinaus ist der Fundort in einem verhältnismäßig kleinen Handwerkerhaus besonders interessant und beleuchtet damit ein letztes Mal, daß die Modeströmung des 18. Jahrhunderts, sich die Wohnräume mit verspielter Ornamentik und verträumten, romantischen, fernen Landschaften ausmalen zu lassen, auch vor einem Haus dieser Größe nicht halt gemacht hat. Die gut erhaltene Malerei, die nach bloßer Reinigung wieder gut sichtbar ist, gibt damit Zeugnis von der Dekorationsfreudigkeit der Bremer Bürger im 18. Jahrhundert und läßt die komplette Raumfassung und die verloren gegangenen anderen Beispiele nur erahnen.

und baugeschichtliche Beiträge zur Geschichte der Hansestadt im Spätmittelalter und in der frühen Neuzeit. Bd. 4. Ausstattungen in Lübecker Wohnhäusern. Raumnutzungen, Malereien und Bücher im Spätmittelalter und in der frühen Neuzeit, Neumünster 1993.

Karl V., Bremen und die Kaiserdiplome von 1541

Von Hartmut Müller

Als die Kurfürsten am 28. Juni 1519 Karl, den Sohn Herzog Philipps des Schönen von Burgund und der Johanna von Kastilien, als Karl V. zum deutschen König wählten, war dies der stadtbremischen Chronik keine Nachricht wert gewesen. Als Mitglied der Hanse galten die Interessen der Stadt eher den politischen Entwicklungen in Nordwesteuropa, als Landstadt des niedersächsischen Kreises den dynastischen Auseinandersetzungen im südlichen Niedersachsen. So berichtet Arndt Sparenberch zum Jahre 1519 nur von der Schlacht von Soltau, in der während der Hildesheimer Stiftsfehde zwischen den welfischen Häusern Lüneburg und Calenberg bzw. Wolfenbüttel 5000 Mann fielen und das Schlachtfeld deckten, die unterlegenen Brüder Herzog Heinrich von Braunschweig und Bischof Franz von Minden jedoch zu ihrem Bruder, dem Erzbischof Christoph von Bremen nach Rotenburg flohen¹.

Während Karl V. nach seiner Krönung zunächst daran ging, seine Herrschaft in Spanien, gegen Franz I. von Frankreich und in Oberitalien zu sichern, verlief das Leben in dem etwa 18.000 Einwohner großen Bremen fern der großen Politik im eher ruhigen Rahmen des vom politisch-gesellschaftlich Erreichten bestimmten hansischen Alltags. Die Stadt trieb weiterhin einen erfolgreichen Handel zwischen Brouage im Westen, den Ostseehäfen im Osten und Bergen im Norden. Traditionell wichtig und eng waren dabei die Beziehungen zu den Niederlanden. Der neue deutsche König aus dem Hause Habsburg berührte mit seiner Hegemonialpolitik im Süden und Westen Europas zunächst nur wenig die Interessen der Hansestadt an der Weser.

Erst die Auseinandersetzungen im Reich um Luther und die neue Religion sollten dies ändern. Mit den Predigten des Heinrich von Zütphen hatte die neue Lehre 1522 auch in Bremen Einzug gehalten. Als Erzbischof Christoph versuchte, gegen ihn einzuschreiten, hatte dies dem zunächst theologischen Streit eine politische Note gegeben. Rat und Bürgerschaft stellten sich selbstbewußt vor den bedrohten Augustinermönch. Der Erzbischof berief sich auf das Edikt von Worms, das 1521 Luther und seine neue Lehre in Acht und Bann getan hatte, und drohte mit der militärischen Besetzung der Stadt. Die Bürger schlossen die Tore und begannen in der Folge, die Stadtbefestigungen zu verbessern und auszubauen. In den Pfarrkirchen gingen immer mehr Menschen zur neuen Lehre über. Um 1528 wurde nur noch im erzbischöflichen Dom die katholische Messe gelesen. Von nun an ging es der Stadt in ihren Auseinandersetzungen mit dem Erzbischof stets um beides: die Verteidigung

1 2-P.1.-205, S. 142v.; diese und alle später zitierten Quellen befinden sich im Staatsarchiv Bremen.

der neuen Lehre und die Verteidigung der bisherigen Freiheitsrechte gegenüber dem Landesherrn.

Im Reich war es Karl V. nach dem Wormser Edikt nicht gelungen, den Katholizismus gegen die neue Lehre Luthers durchzusetzen. Zwei Reichstage in Speyer waren ohne das erwünschte Ergebnis geblieben. 1529 hatten sich die evangelischen Stände in Speyer zur »Protestation« gegen die Durchführung des Wormser Edikts vereinigt. In Bremen, gegen dessen Abfall vom alten Glauben der Erzbischof inzwischen ein kaiserliches Mandat des Reichskammergerichts erwirkt hatte, versuchte man nun, Anschluß an den evangelischen Bund zu gewinnen. Die Schwierigkeit der Stadt bestand darin, daß die bisherigen Reichstagsbeschlüsse nur den Reichsständen eine gewisse Selbstentscheidung in der Frage der Religionsausübung zugebilligt hatte, nicht aber den Landständen. Bremen aber war ein Landstand des Erzstifts, dessen Landesherr immer noch ein eifriger Verfechter der alten Kirche war. Vor dem Reichskammergericht reichte Bremen eine Gegenklage gegen den Erzbischof ein und bat das Reichsregiment, die Stadt »von dem tyrannischen und unkristlichen gewalt des Erzbischoven« und damit aus dem Gebiet des Erzstifts herauszulösen und direkt dem Schutz des Reiches zu unterstellen. Zwar wurde der Erzbischof 1530 durch ein kaiserliches Mandat verpflichtet, Frieden mit der Stadt Bremen zu halten, die Reichsstandsfrage aber blieb unerörtert.

Als auch der Reichstag von Augsburg 1530 in Unfrieden und mit dem Auszug der Protestanten endete, schlossen sich am 27. Februar 1531 im thüringischen Schmalkalden protestantische Fürsten und Städte, unter ihnen auch Bremen, gegen die Religionspolitik Karls V. und zur Verteidigung ihres evangelischen Glaubens zum Schmalkaldischen Bund zusammen².

Die drohende Türkengefahr im Südosten des Reiches führt jedoch 1532 zunächst zum Nürnberger Religionsfrieden und damit zur Vertagung der Entscheidung in der Religionsfrage. Karl V. wandte sich erneut dem Mittelmeer zu, zog 1535 gegen die muslimischen Korsaren in Nordafrika und eroberte Tunis. Auch die kriegerischen Auseinandersetzungen mit Franz I. um Oberitalien nahm er wieder auf, schloß aber 1538 zu Nizza einen zehnjährigen Waffenstillstand zwischen Frankreich und Habsburg, der ihm den Rücken für ein Vorgehen gegen die Protestanten in Deutschland frei machte. Im gleichen Jahr kam es zur Bildung eines Bundes katholischer Reichsstände in Nürnberg.

Die politische Situation in den dreißiger Jahren war im weiteren Umfeld Bremens alles andere als ruhig und sicher. In Münster unterwarf der katholische Bischof die Wiedertäuferbewegung mit Gewalt. Militärische Auseinandersetzungen zwischen ihm und den Grafen von Oldenburg reichten bis vor

2 Vgl. hierzu: Herbert Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 1, Bremen ²1995, S. 219 ff. Bremen in Gefahr: Die Zeit des Schmalkaldischen Krieges 1541 – 1550; Wilhelm von Bippen, Geschichte der Stadt Bremen, Bd. 2 Bremen 1898, S. 91-146 Bremen im Schmalkaldischen Bund; sowie Helmut Lucke, Bremen im Schmalkaldischen Bund. 1540 bis 1547 (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 23), Bremen 1955.

die Tore der Stadt. 1534 beantragte Erzbischof Christoph die Unterschutzstellung des Erzstiftes unter die direkte Schutzherrschaft Karls V. Zwei Jahre später bestellte dieser den Herzog Heinrich den Jüngeren von Braunschweig, einen Bruder des Erzbischofs, zum »*Konservator, Exekutor und Schirmherrn*« der Stifte Bremen und Verden, und dies mit dem erklärten Ziel, diese »*bei Gehorsam der alten wahren christlichen Kirche*« zu halten. 1539 sammelte sich bei Hoya und im Erzstift ein kaiserliches Heer, mit dem Herzog Heinrich die Stadt zu überfallen drohte. Der Plan wurde jedoch verraten, und große Teile des Heeres liefen zur protestantischen Seite über. Der am 19. April 1539 zu Frankfurt zwischen dem Kaiser und den Protestanten geschlossene »Anstand« rettete die Situation und die Stadt Bremen. Unter Anerkennung des militärischen und konfessionellen Status quo vertagten sich Kaiser und Schmalkalden auf Religionsgespräche im Sommer des gleichen Jahres in Worms. Die kaiserlichen Truppen und Landsknechte liefen auseinander.

Um die gleiche Zeit eskalierten die bereits seit langem schwelenden Feindseligkeiten zwischen der Stadt Bremen und dem ostfriesischen Häuptling Balthasar von Esens zum offenen militärischen Konflikt. Als Balthasar 1539 zehn Bremer Schiffe in der Wesermündung kaperte und dabei offensichtlich die stille Unterstützung durch die katholische Partei des Erzbischofs und seines Bruders, des Herzogs Heinrich von Braunschweig, fand, rüstete der Bremer Rat seinerseits Kriegsschiffe aus, und an der friesischen Küste begann ein bald unübersichtlicher Raubkrieg. Die Bremer kaperten zwei Schiffe Balthasars und nahmen ihre Mannschaft gefangen. Trotz mancher diplomatischer Proteste machte man ihnen unter dem Rathausbogen den Prozeß: am 3. Oktober 1539 rollten ihre Köpfe. Als Balthasar daraufhin drei gefangene Bremer Bürger ohne Prozeß ermorden ließ und die Vollziehung der über ihn durch die Regentin der Niederlande verhängten Reichsacht nicht vorankam, beschloß die Stadt, dem Streit ein Ende zu machen. Im Juli 1540 erschien ein Bremer Heer vor Esens, am 8. Oktober begann die Beschießung der kleinen Residenzstadt. Da starb überraschend Balthasar. Das siegreiche Bremen zog die Besitzungen des Junkers, Wittmund und Esens, ein und überließ sie gegen die gewaltige Entschädigung von 60000 Goldgulden, innerhalb von fünf Jahren zu zahlen, als bremisches Lehen an Balthasars Schwester Anna von Rietberg und deren 15-jährigen Sohn. Da die somit erworbene Lehnshoheit über das Harlinger Land jedoch vom Kaiser bestätigt werden mußte, wandte sich die Aufmerksamkeit des Rats und der Stadt erneut Karl V. zu.

Im Reich war man um Versöhnung der zerstrittenen Religionsparteien bemüht. Karl und sein Bruder Ferdinand brauchten die Protestanten gegen die Türken, die 1529 erstmals Wien bedroht und sich in den Besitz großer Teile Ungarns gesetzt hatten. Wenn sie nur Türkenhilfe gewährten und Frieden hielten, war der Kaiser zu religionspolitischen Zugeständnissen bereit. Karl V. lud 1540 Vertreter der alten und der neuen Lehre zu Religionsgesprächen, die im Juni in der Reichsstadt Hagenau begannen und im Herbst nach Worms verlegt wurden³. In Schmalkalden hatten sich die protestantischen Fürsten und Städte vorher über ihre politischen und theologischen Vertreter abgestimmt.

3 Alfred Kohler, Karl V. 1500 – 1558. Eine Biographie. München 1999, S. 263 ff.

Bürgermeister Arent Esich sowie die beiden Ratsherren Johann Havemann und Heinrich Trupe waren hierzu von Bremen nach Thüringen gesandt worden. Zur Bremer Delegation, die sich neun Wochen in Schmalkalden aufgehalten hatte, gehörte auch Johannes Timann aus Amsterdam, derzeit Pastor zu St. Martini, Verfasser der bremischen Kirchenordnung von 1534 und neben Jacob Probst Haupt der streng lutherischen Partei in Bremen⁴. Der Schmalkaldische Bund hatte Bremen zur Teilnahme an den kommenden Religionsgesprächen mit der katholischen Partei aufgefordert. Eine der elf den Protestanten zuerkannten Stimmen sollten die Abgesandten des Bremer Rats in Worms führen. Am 20. Oktober 1540 machten sich Ratmann Daniel van Büren und Johannes Timann, genannt Amsterdam, mit einer Kutsche – »*up eynem Wagen gefaren*« – auf zum Rhein. Am 20. November begannen die Religionsgespräche in Worms⁵, doch kamen die Parteien in wochenlangen Streitereien über die Modalitäten der Verhandlungen kaum einmal zur Diskussion der eigentlichen anstehenden inhaltlichen Fragen. Um den Einigungsversuch nicht schon im ersten Anlauf scheitern zu lassen, brach der Kaiser die Gespräche ab und ließ zu ihrer Fortsetzung einen allgemeinen Reichstag ausschreiben, den er für den 6. Januar 1541 nach Regensburg berief. Zwar wurde auch im Januar 1541 noch in Worms verhandelt, doch verloren die Parteien ganz offensichtlich Interesse und Lust am Gespräch. Daniel van Bürens Tagebuch aus Worms bricht am 2. Januar ab, Ende des Monats wird er wieder nach Bremen zurückgekehrt sein.

In Bremen beschloß der Rat, die Fortsetzung der Religionsgespräche in Regensburg, an denen erneut Johannes Timann als Delegierter Bremens und des Schmalkaldischen Bundes teilnehmen sollte, mit eigenen Gesandten zur Klärung und Erledigung offener politischer Fragen beim Kaiser zu nutzen⁶. Klärungsbedürftig war weiterhin in hohem Maße das gestörte Verhältnis der Stadt zum Erzbischof, und dann gab es ja auch noch als Erbe aus der Fehde mit dem Junker Balthasar von Esens die strittige Frage der Lehnshoheit der Stadt über das Harlinger Land. Auf dem Reichstag hatte Bremen eigentlich nichts zu suchen, fehlten ihm als Landstadt des Erzstifts doch Sitz und Stimme. Doch wenn man schon einmal in Regensburg war, würde sich bestimmt die eine oder andere Gelegenheit bieten, im persönlichen Umfeld des Kaisers tätig zu werden. Auch der zum Reichstag geladene Erzbischof Christoph würde sicherlich keine Möglichkeit auslassen, erneut – wie schon 1532 an gleicher Stelle – gegen die Stadt zu agieren. Die politische Konstellation im Reich schien den verantwortlichen Herren im Rat günstig: im Osten drohte ein neuer Krieg gegen die Türken, im Westen wurde das Verhältnis zu Frankreich immer gespannter und im Mittelmeer plante der Kaiser ein neues Unternehmen gegen die Raubstaaten in Nordafrika. Karl V. brauchte Frieden

4 Ferdinand Sander, Bremens Vertretung bei den deutschen Religionsgesprächen von 1540 und 1541, in: Brem. Jb. 26, 1916, S. 1-90; vgl. auch Lucke (wie Anm. 2), S. 20.

5 Bericht von Daniel van Büren über das Religionsgespräch zu Worms 1540 und 1541 vgl. ebd., S. 26 ff.

6 Vgl. Schwarzwälder (wie Anm. 2), S. 220 f., v. Bippin (wie Anm. 2), S. 111 f. und Lucke (wie Anm. 2), S. 20.

im Reich, und da würde er vielleicht auch zu Konzessionen gegenüber den Schmalkalden und Bremen bereit sein. Geld für die Verhandlungen stand aus der ersten Rate der Esenschen Kriegsentschädigung bereit. Und Geld, viel Geld würde man für die Verhandlungen mit den kaiserlichen Räten und Kammern brauchen, darüber war man sich an der Weser im Klaren.

»Item des negesten dages nha Reminiscere ist Her Dyrick Vassmer, Borgermeister vann Bremen, mit 10 perdenn nha Regensborch up den groten Rykesdaeg geredenn, up welckenem Rikesdach de Keyser Carolus V. sulvest in egener personenn erschienen is« berichtet Arndt Sparenberch in seiner Bremer Chronik zum Jahre 1541⁷. Begleitet wurde er von Johann Havemann, Angehöriger des Rats. Die weite Reise zum Reichstag werden die beiden nicht mehr ganz jungen Männer am 14. März mit dem Reisewagen angetreten sein⁸. In Hannover bereits mußten sie zwei neue Pferde kaufen⁹. Dann dürfte sie die Fahrt über die alten Fernhandelsstraßen über Einbeck und Mühlhausen nach Erfurt und von da aus weiter über die alte Reichsstadt Nürnberg an die Donau geführt haben. Rund zehn Tage werden sie unterwegs gewesen sein¹⁰. Um den 24. März herum dürften sie in Regensburg angekommen sein und die Herberge bezogen haben, die der Ratsdiener Hans Puzbach, der Bremen einen Tag vor ihnen zu Pferd verlassen hatte, für sie besorgt hatte¹¹. Am 15. März hatte der Rat auch seinen Boten Hinrich mit elf Mark Tagesgeld auf den Weg geschickt und ihn damit beauftragt, zunächst Botschaft nach Wittenberg zu den protestantischen Delegierten Philipp Melanthon und Kaspar Crutziger zu bringen und dann weiter zum Reichstag zu reiten¹².

Eine Woche nach Diedrich Vasmer und Johann Havemann traf nach dreitägiger Reise mit einem Aufenthalt in Nürnberg aus Worms kommend auch Johannes Timann in Regensburg ein, so daß nunmehr die kleine Bremer Delegation komplett war¹³.

Bürgermeister Diedrich Vasmer war ein erfahrener Politiker. Wann er geboren wurde, wissen wir nicht. 1532 hatte ihn die Kaufmannschaft als Eltermann ins Collegium Seniorum gewählt. Als sein Vater 1536 starb war er diesem als Ratmann im Bremer Rathaus gefolgt. Die Stadt vertrat er 1537 auf dem Bündnistag der Protestanten in Schmalkalden, ein Jahr später nahm er an den Friedensgesprächen zwischen dem Bischof von Münster und den

7 2-P.1.-205, S. 218v. - 219r.; vgl. auch bei Johann Renner, *Chronica der Stadt Bremen*, Transkription von Lieselotte Klink, Bremen 1995, Teil 2, S. 263 f. sowie Wilhelm Dilich, *Urbis Bremae Typus et Chronicon*, Kassel 1602, 2-P.1.-237, S. 220.

8 In der Rhederrechnung für das Jahr 1541 heißt es u.a.: »Item hermen bartels gegeben vor den wagen to betalen«; 2-R.1.A.3.b.4., S. 173.

9 2-R.1.A.3.B.4., S. 171; vgl. auch ebd., S. 165.

10 Zum Reisen im 16. Jahrhundert vgl. Herbert und Inge Schwarzwälder, *Reisen und Reisende in Nordwestdeutschland*, Bd. 1 (bis 1620), Hildesheim 1987, Reiseumstände, S. 55 - 75.

11 2-R.1.A.3.B.4., S. 165.

12 2-R.1.A.3.B.4., S. 164.

13 Sander (wie Anm. 4), S. 21.

Grafen von Oldenburg in Wildeshausen teil. Im gleichen Jahr noch wurde er Bürgermeister und übte dieses Amt bis zu seinem Tode am 18. Januar 1549 in Bremen aus.

Auch Johann Havemann stammte aus altem, im Landgebiet begüterten Bremer Ratsgeschlecht¹⁴. 1524 war er Ratmann und ein Jahr später Eltermann geworden. In Horn besaß er, der von seiner Ehefrau Gesche sechs Kinder hatte, ein großes Vorwerk mit Ländereien, in der Obernstraße ein Stadthaus. Auch er hatte den Rat bereits früher in Verhandlungen mit den Schmalkalden vertreten, war also ebenfalls kein Neuling mehr auf dem diplomatischen Parkett. 1542 sollte er erster Richter am neuen Nieder- und Gastgericht werden. 1547 wählte ihn der Rat zum Bürgermeister. Er starb im April 1560¹⁵.

In Regensburg war der Kaiser noch vor den meisten Reichsständen am 23. Februar eingetroffen. Erst am 5. April konnte der Reichstag eröffnet werden¹⁶. Während sich Johannes Timann sofort in die beginnenden Religionsgespräche verwickelt sah, sahen sich die beiden Bremer Ratsgesandten mit einer erneuten Eingabe Erzbischofs Christoph gegen die Stadt konfrontiert, in der dieser am 18. März die Abschaffung des katholischen Glaubens durch den Rat beklagte und vom Kaiser die Aufhebung aller städtischen Privilegien gefordert hatte, für sich aber das Recht des Burgenbaus an der Weser und der Erhebung eines Land- und Wasserzolls. Am 9. April hatte sich der Rat in einem Schreiben an den Kaiser gerechtfertigt, alle Streitfragen mit dem Erzbischof seien doch 1534 beigelegt worden, auch in Bremen werde das Wort Gottes verkündet, und im übrigen habe der Kaiser selbst die Klärung der Religionsfrage auf ein noch ausstehendes Konzil vertagt.

Der Angriff des Erzbischofs auf die Stadt gab dieser nun verstärkten Anlaß, sich über die Regelung der Harlinger Lehnshoheit hinaus beim Kaiser um eine generelle Absicherung der städtischen Rechte gegenüber dem Landesherren zu bemühen.

Die Ausgangslage hierzu war nicht ungünstig, war doch der Kaiser aus innen- wie außenpolitischen Gründen auf einen Ausgleich mit den protestantischen Reichsständen bedacht. Offensichtlich waren auch weder Ansehen noch Einfluß von Erzbischof Christoph am kaiserlichen Hofe sonderlich groß. Und die Bremer hatten für die anstehenden Verhandlungen Geld mitgebracht. Bereits bei ihrer Reise nach Regensburg hatten Diedrich Vasmer und Johann Havemann über 1000 Mark Bremer Silber mit sich geführt, und am 26. April sandte der Rat ihnen durch seinen Boten Hans Korten 850 Mark Silber hinterher¹⁷.

In Regensburg werden die Bremer Gesandten mit dem Kaiser selbst nicht gesprochen haben. Hin und wieder sahen sie ihn in der Nähe vorbeigehen oder -reiten, »im schlichten Kleide und fast bescheiden«. Für den Bremer

14 Heinrich Smidt, Die adeligen Höfe zu Walle und zum Clüversbostel, in: Brem. Jb. 11, 1876, S. 15 ff.

15 Heinrich Wilhelm Rotermund, Lexikon aller Gelehrten, die seit der Reformation in Bremen gelebt haben, Teil 1, Bremen 1818, S. 182.

16 Kohler (wie Anm. 3), S. 266.

17 2-R.1.A.3.B.4., S. 165.

Johannes Timann hatte des Herrschers Gesicht nichts »*Ansprechendes*«, die Sympathien der Protestanten lagen nun eben nicht gerade auf Seiten Karls V.¹⁸

Entscheidender Verhandlungspartner der Bremer dürfte der kaiserliche Reichsvizekanzler Jean Naves de Messancy gewesen sein. Naves vertrat wie jetzt auch andere Berater am Kaiserhofe die Konzeption, gegen die protestantischen Reichsstände nicht mit Gewalt vorzugehen, sondern den Schmalkaldischen Bund eher von innen her zu sprengen¹⁹. Über die Verhandlungen Diedrich Vasmers und Johann Havemanns in Regensburg liegen leider weder Berichte noch Korrespondenzen vor. Sicherlich werden mit den Ratsboten, von denen wir wissen, daß sie regelmäßig zwischen Bremen und Regensburg hin und her gereist waren, auch politische Korrespondenzen ausgetauscht worden sein, doch sind diese wohl später verloren gegangen²⁰.

Das erste, was die bremischen Gesandten erreichten, war zunächst die kaiserliche Bestätigung des Vertrags vom 1. Dezember 1540, wodurch die Herrschaften Esens, Stedesdorf und Witmund nach der Niederlage des Junkers Balthasar in die Lehnsherrschaft der Stadt Bremen übergegangen waren. Am 10. Mai 1541 bestätigte Karl V. ihnen die damals erworbene Lehnshoheit²¹.

Vierzehn Tage später folgte im feierlichen Diplom und wegen seiner Bedeutung in doppelter Ausfertigung die kaiserliche Bestätigung aller Freiheiten, Privilegien, Rechte und Gewohnheiten, die der Stadt Bremen von früheren römischen Kaisern und Königen sowie von anderen Fürsten und Herren verliehen worden waren sowie die Sicherung ihrer althergebrachten Gewohnheitsrechte²². Karl V. tritt dem Empfänger der Urkunde und »*allermenighlich*« mit seiner ganzen kaiserlichen Herrschaft entgegen (vgl. Abbildung). Lang ist die Aufzählung aller Besitzungen, Herrschaften und Titel, beginnend mit dem »*Wir Karl der Funfft von gots gnaden Romischer Kaiser*« und endend mit dem Herrn zu Tripoli und Mecheln. Verstöße gegen das von ihm der Stadt Bremen bestätigte alte Recht stellt er unter die Strafe von »*funfftzig Markg lötigis goldes*«. Karl unterzeichnet das Diplom mit eigener Hand und läßt es »*mit unserm kaiserlichen anhangendem Insigel*« an schwarz-goldenen Schnüren bekräftigen. Am linken unteren Rand findet sich der Sichtvermerk des Reichsvizekanzlers Jean Naves: *v(idi)t Naves*. Das Diplom stammt aus der Feder des kaiserlichen Sekretärs H. Oldenburger, dessen Name sich am rechten unteren Rand der Urkunde findet. »*Ad mandatum Caesareae et Catholicae Majestatis proprium*«, auf eigenen Befehl der Kaiserlichen und Katholischen Majestät hat er sie ausgefertigt.

Am gleichen 24. Mai erteilte Karl V. dem Rat im sogenannten Münzprivileg das Recht, künftig aus eigener Gewalt Münzen prägen zu dürfen²³.

18 Sander (wie Anm. 4), S. 22; Brief Johannes Timann vom 9. April 1541 aus Regensburg an Jacob Probst in Bremen.

19 Zu Jean Naves vgl. Kohler (wie Anm. 3), S. 131 f.

20 Unter 2-T.1.c.1.b.2. finden sich nur allgemeine zusammenfassende Berichte über die politischen und religiösen Verhandlungen am Reichstag.

21 1-P.10.5.1541.

22 1-Cb, Privilegien Karls V., Nr. 1.

23 1-Bi 24.5.1541.

Schon lange hatte sich der Bremer Rat über die Münzverschlechterungen in Nordwestdeutschland, die den Handel der Stadt immer wieder gestört hatten, beklagt, dagegen selbst aber nichts unternehmen können. Das Recht, Münzen zu schlagen oder zu prägen, die Münzhoheit, lag beim Kaiser, von ihm hatte es der Erzbischof als Landesherr verliehen bekommen. Hin und wieder hatte dieser seine Münzhoheit an die Stadt Bremen verpfändet, hatte es in der städtischen Münze geprägtes Geld gegeben. Der Pfandbesitz war jedoch an den Erzbischof zurückgegeben worden. Jetzt war die Stadt selber Münzherrin – eine »Münzstadt« –, konnte Wert und Umfang der eigenen Zahlungsmittel nach der Reichsordnung bestimmen, »damit der gemeine Manne bestehen, und dadurch nicht betrogen, sondern gefördert werde«, wie es im Münzprivileg Karls V. heißt.

Ende Mai scheint erstmal eine Verhandlungspause in Regensburg eingetreten zu sein. Aus Bremen wurde Geld nachgesandt. Der Ratsdiener Christoph brachte Ende Juni rund 1600 Mark Bremer Silber nach Regensburg. Hier mußten die Bremer Gesandten zusätzliches Geld aufnehmen, einmal 200 Taler und von einem Herman Romer nochmals 300 Taler mit einem Wert von 459 Mark Bremer Silber und 12 Groten²⁴.

Nicht nur Geld und Ratsschreiben werden die Ratsboten von Bremen nach Regensburg gebracht haben, sondern auch private Post von zu Hause. Briefe wechseln zwischen Johann Havemann und seiner Frau Gesche²⁵. Gesche Havemann schreibt zwischen dem 14. April und dem 25. Juni mehrmals an »Myn leve herre Johann Havemann«, der in dieser Zeit auch Post von seinen beiden Söhnen Johann und Christian aus Wittenberg erhält und diese auch erwidert hat. Vor seiner Abreise nach Regensburg hat Johann Havemann mit seiner Frau die Bewirtschaftung des Vorwerks und die Sorge für die Kinder genau besprochen und er gibt ihr auch diesbezüglich Anweisungen aus Regensburg. Gesche berichtet, wie sie diese ausgeführt hat – »alse gy my bepfohlen hebben« – und daß »yck noch sunth unde wol tho passe byn sampt al unsen husgesynne«. Sie verhandelt mit den Handwerkern beim Umbau des Hofes, kauft mehrere Ochsen und kümmert sich um die Rückzahlung einer Anleihe Johann Havemanns an den Rat. Insbesondere informiert sie ihren Mann über ihre beiden Söhne Johann und Christian, die Mitte April nach Wittenberg zum Studium abgereist sind und »dath unse sons Johann und Karsten tho Wittenberch by Doctor Kruzygers vruwen yn den Herberge geraten synn«. Es ist jener Doktor Kaspar Crutziger, der sich als einer der theologischen Führer der Schmalkalden zur gleichen Zeit mit Johann Havemann in Regensburg aufhält. Gesche Havemann bittet ihren Mann, auf der Rückreise von Regensburg »gy wolden unsen beyden Kynderen to sprecken, alse tho Wyttenborch«, d. h. ihre Söhne in Wittenberg zu besuchen. Ihre Briefe schließt sie zusammen mit ihrer Tochter Lucke mit »Vele hundert dusent guder nacht, geschreven myt hast«.

24 2-R.1.A.3.B.4., S. 165 und 173. Mark Bremer Silber war eine Verrechnungseinheit, die Mark zu 32 Groten und 5 Swaren.

25 2-P.6.b.1.a.28.a.

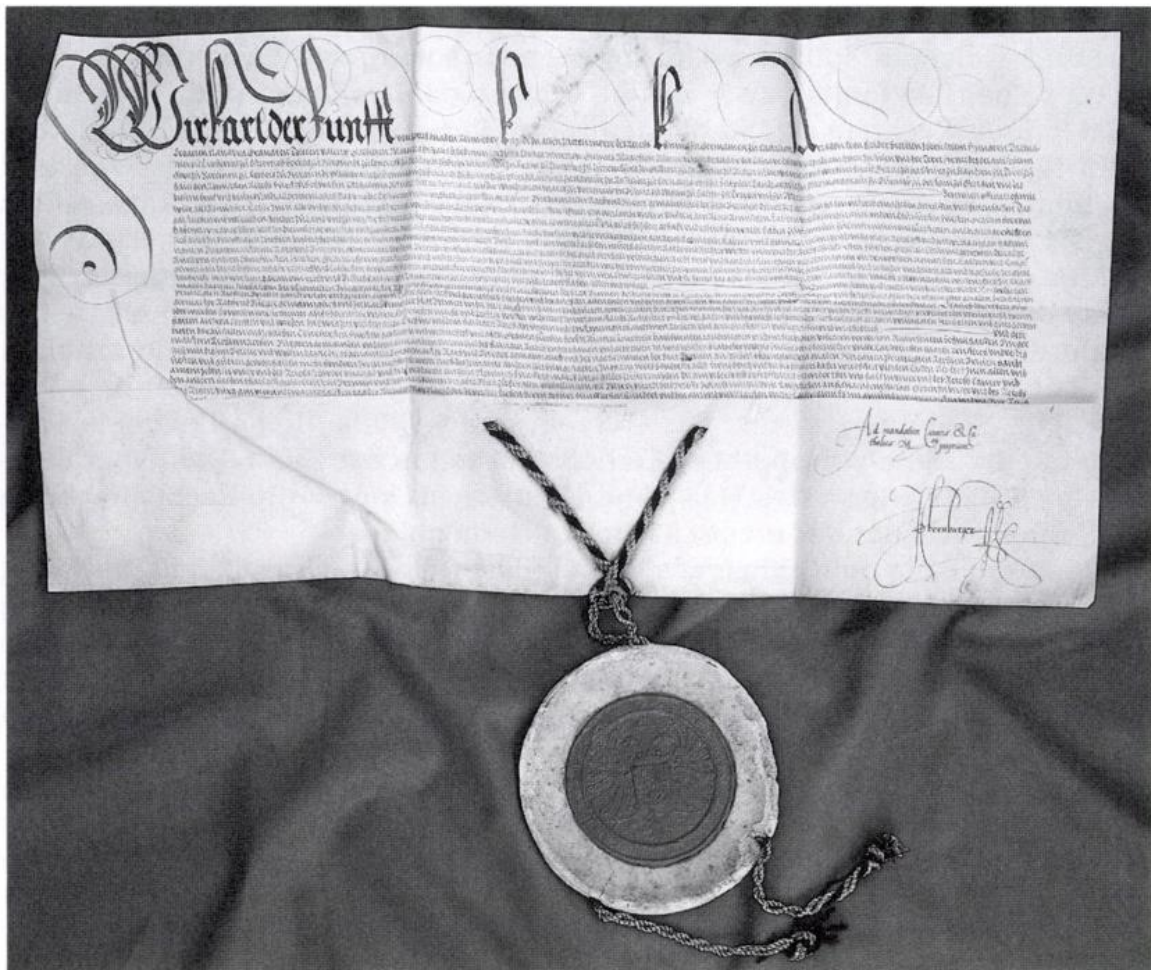


Abb. 1: »Wir Karl der Funfft ...« Kaiser Karl V. bestätigt alle früheren Privilegien der Stadt Bremen.
 Ausfertigung auf Pergament. Rechts unten die Kanzleivermerke des Reichsvizekanzlers Naves und des kaiserlichen Sekretärs Oldenburger. Die eigenhändige Unterschrift des Kaisers ist unter dem Umbug verborgen. Anhängend an goldenen und schwarzer Schnüren das große Siegel Karls V. in rotem Wachs.
 (StAB 1-Cb, Privilegien Karls V., Nr. 1, 1541 Mai 24)

Anfang Juli werden die bremischen Gesandten erneut mit Privilegienanträgen an die kaiserliche Kanzlei herangetreten sein. Genügend Geld zur Unterstützung der Verhandlungen war wieder vorhanden und Geld war etwas, was man in der kaiserlichen Verwaltung nie genug haben konnte. Genehmigungen und Privilegien ließen erneut nicht lange auf sich warten.

Am 15. Juli bestätigte Karl V. die angeblich schon Jahrhunderte bestehende alte Ratsverfassung der Stadt und zugleich dessen Herrschaft über die vier Gohe, über Walle, Gröpelingen, Neuenkirchen, Blumenthal, Bederkesa und

Lehe sowie die Zölle in Burg und am Warturm. Wer sich gegen die Herrschaft des Rats auflehnte, sollte im ganzen Reiche friedlos gehalten werden²⁶.

Am selben Tag folgten zwei weitere Privilegien. Zunächst erteilte der Kaiser dem Rat das Recht, in der Stadt ein aus drei Personen bestehendes Niedergericht für Streitfälle bis zu einem Wert von 200 Goldgulden einzusetzen und bestimmte in einem weiteren Diplom, daß eine Appellation bei Ratsurteilen an das Reichskammergericht des Kaisers nur in Streitfällen über 600 Goldgulden gestattet sein sollte²⁷; »*ius de non appellando*« eine Rechtssprechung allein aus der Hoheit des Rats. 450 Goldgulden würde sich Bremen allein dieses letztere Privileg kosten lassen²⁸. Es sollte zur Grundlage des bremischen Gerichtsaufbaus werden. Vom folgenden Jahr an gab es in Bremen nunmehr das neue Niedergericht und das Obergericht des Rats. Beide Privilegien beendeten die alte erzbischöfliche Gerichtsbarkeit in der Stadt. Dem Vogt blieb nur noch die Hegung des Hals- und Blutgerichts sowie die Rechtssprechung über die Einwohner der erzbischöflichen Domenklave²⁹.

Am 20. Juli, die politischen wie die religiösen Gespräche auf dem Reichstag waren längst in eine Sackgasse geraten, erfolgte eine weitere Privilegierung durch den Kaiser. Jetzt ging es um Bremens Lebensader, die Weser. Ihre Beherrschung war schon seit langem wesentlicher Bestandteil bremischer Politik gewesen. Große Teile des Fern- und Binnenhandels der Stadt wurden stromauf- wie -abwärts auf ihr abgewickelt. Störung der Weserschiffahrt bedeutete Beeinträchtigung des Außenhandels und damit Schwächung der Wirtschaftskraft. Der Rechts- und Verkehrssicherheit auf dem Strom hatte vielerlei gegolten: Verträge mit den friesischen Anrainern, die Anlage von Burgen an der Unterweser sowie eine Politik, die auf die Schaffung eines geschlossenen bremischen Territoriums an der Wesermündung ausgerichtet gewesen war. Diese war letztlich am Erstarken der landesherrlichen Territorien und Herrschaften links und rechts der Weser gescheitert. Von nun an würde es nur noch um die Herrschaft auf dem Strom selbst gehen. Das war die historische Erfahrung, die der Rat aus den langen Auseinandersetzungen im Unterweserraum mit Graf Gerd von Oldenburg (1448 – 1482), mit dem herzoglichen Hause Sachsen-Lauenburg (1481 – 1518) und zuletzt mit Junker Balthasar von Esens hatte ziehen müssen.

Die großen Ströme galten als »Straßen des Reichs« als exterritorial. Stromhoheitliche Rechte konnten nur durch ausdrückliche Verleihungen durch den König oder den Kaiser auf einzelne Territorialherrschaften übergehen. Bremen war im Verlauf der Jahrhunderte zur tatsächlichen Herrin auf der Weser zwischen Hoya und der See geworden. Da es keine wirkliche königliche oder kaiserliche Privilegierung dieser Hoheit vorweisen konnte, hatte der Rat bislang auf eine angebliche Urkunde Kaiser Heinrich V. zurückgegriffen, mit

26 1-Cb, Privilegien Karls V., Nr. 3.

27 1-Cb, Privilegien Karls V., Nr. 2.

28 2-R.1.A.3.B.4., S. 188.

29 Jan Hiemisch, Die bremische Gerichtsverfassung von der ersten Gerichtsordnung bis zur Reichsjustizgesetzgebung (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 32), 1964, S. 18 ff.

der dieser im Jahre 1111 der Stadt Bremen die Hoheit auf der Weser verliehen haben sollte, die aber in Wirklichkeit erst im ersten Viertel des 15. Jahrhunderts zur Untermauerung bremischer Herrschaftsansprüche in der Ratskanzlei gefälscht worden war. Weiterhin ging es um die Fischereirechte auf Weser, Ochtum und Hunte, die in letzter Zeit immer wieder zu Streitereien mit den Grafen von Oldenburg und Delmenhorst geführt hatten³⁰.

»Wir Karl der Funfft, von gots gnaden Romischer Kayser ... bekennen öffentlich mit diesem brief und thuen kundt allermeniglich«; der Kaiser bestätigte Bürgermeister und Rat der Stadt Bremen Herrschaft und Rechtsprechung auf der Weser, von Bremen bis zum Meer: »das sy auf dem straum der Weser von und under der stat Bremen an bis in die saltzen sehe an baiden ufern oder seiten des wasserstraumbs alle oberkait, recht, gerechtigkeit, jurisdiction, gepott und verpott haben und uben«³¹. Niemand soll Bremens Schiffer und Kaufleute auf Weser und Aller bis Minden oder Celle behindern, auch sollen keine neuen Zölle erhoben werden. Künftig soll Bremen das Recht besitzen, Seeräuber zu Wasser und zu Land zu verfolgen und zu richten, See-tonnen und Baken in der Unterweser zu setzen und dafür wie von Alters her die herkömmlichen Abgaben zu erheben. Hinsichtlich der Ausübung der Fischereirechte auf der Weser hatte der Rat den Kaiser gebeten, »die vischerey in den gemelten wasserstraumen und derselben ufern baiderseits mit-sambt aller notturfft, darzu gehorig, zu haben und zu uben wie von alters herkomen und wy des in geprauch sein« zu bestätigen, und Karl V. war auch hier den Bitten der Bremer gefolgt, hatte bestätigt, besiegelt und unterschrieben. Einhundert rheinische Goldgulden würde sich der Rat das Schiffsfahrts- und Fischereiprivileg kosten lassen müssen, »Taxa floren(or)um Rhenensium centu(m)« steht auf der Rückseite der Urkunde zu lesen.

Und noch ein Privileg brachten die Bremer kurz vor Abschluß des Reichstags unter Dach und Fach. Am 27. Juli bestätigte Karl V. der Stadt das Stapelrecht auf alle Arten von Getreide – »Korn, Rockhen, Maltz, Gersten, Habern, Mel noch ainich andere getraidt« –, Wein und Bier. Das Stapelrecht zwang jeden Kaufmann, der Waren mit sich führte, diese in der Stadt eine Zeitlang zum Verkauf anzubieten. Verbunden war mit dem Stapelrecht auch ein Vorkaufsrecht für die Bürger. So bestimmte es auch der Kaiser für die Bremer: kein Getreide, Mehl, Wein oder Bier »vor die Stat Bremen oder durch ire gepiet auf oder abhin beyfuern, sondern solches alles in der Stat Bremen vertreiben und verkauffen soll«³².

Zur Bezahlung der letzten kaiserlichen Privilegien hatte der Rat am 25. Juli, »des sondags an Jacobi unsen heren«, seinen Boten Heinrich mit 637 Mark bremischen Silbers nach Regensburg gesandt.³³ Doch als dieser zehn Tage später an der Donau eintraf, war der Reichstag beendet, hatte sich der

30 Vgl. Fredo E. Dannenbring, Geschichte des bremischen Fischereirechts, in: Brem. Jb. 47, 1961, S. 143 - 226.

31 1-Cb, Privilegien Karls V., Nr. 4; vgl. auch Friedrich Prüser, Das Schiffsfahrts- und Fischereiprivileg Karls V. für Bremen vom 20. Juli 1541. Einleitung-Wortlaut-Faksimile, o. O., o. D.

32 1-Cb, Privilegien Karls V., Nr. 5.

Kaiser bereits auf den Weg nach Oberitalien gemacht, um über Spanien gegen die muslimischen Korsaren in Algier vorzugehen.

Der Reichstag zu Regensburg war am 29. Juli aus kaiserlicher wie aus protestantischer Sicht im wesentlichen erfolglos zu Ende gegangen. Der Abschied der Schmalkaldener Bundesverwandten, den am 1. August auch die beiden Bremer Gesandten Vasmer und Havemann unterzeichnet hatten, setzte auf weitere Verhandlungen mit dem Kaiser und ließ sie nicht ohne Hoffnung auf einen beständigen Frieden nach Hause zurückkehren.

»*Im selvenn Jahre, des negesten Donnerdages nha Marien Hemmelfarth, is her Dyrick Vassmer Borgermeister wedder tho Bremen vann Regensborch van dem Rykesdage gekamen, mith eme Her Johann Havemann und Her Dyrick vann Mandelsloe, mith 14 perden, mith Nyen privilegienn und Rechtigkeit*« berichtet die Chronik des Arndt Sparenberch zum 18. August 1541³⁴. Im Gepäck führten sie allerdings nur die ersten drei der insgesamt sieben der Stadt verliehenen kaiserlichen Privilegien mit. Zur Ausfertigung der übrigen vier waren die notwendigen Gelder zu spät in Regensburg eingetroffen. Ohne Kanzleigebühren keine Urkunde, hier waren die kaiserlichen Beamten hart geblieben. Gegen eine ordentliche Bezahlung würde der Rat sie später ausgehändigt bekommen. So »*brachte Hynrich dusse vorstehen 400 golden*«, die er nach Regensburg gebracht hatte, »*wedder*«. ³⁵

»*Up deme vorgeschrevenen Rykesdage syn vele tunnen goldes vortereth und nicht egentlikes beslatenn*« faßt der Bremer Chronist Arndt Sparenberch die Ergebnisse des Regensburger Reichstags zusammen. Das mag für die zentralen politischen und religiösen Probleme des Reichs gelten, für Bremen sah die Bilanz jedoch grundsätzlich positiver aus. Aber noch hatte der Rat nicht alle sieben Kaiserdiplome in der Hand.

Die kaiserliche Kanzlei wird mit dem Kaiser von Regensburg aus nach Italien und Spanien weitergezogen sein. Die vier noch nicht ausgehändigten Bremer Diplome kamen nach Köln. Warum gerade nach Köln, kann nicht gesagt werden. Der Kölner Erzbischof gehörte wie die Stadt zur katholischen Partei im Reich, auf der anderen Seite bestanden alte hansische Beziehungen zwischen den beiden Hansestädten Köln und Bremen, vielleicht eine Vertrauensbasis für die Aufbewahrung und spätere Aushändigung der wichtigen Rechtstitel. Am 7. April 1542, »*des Vrydags vor paschen*«, machte sich der

33 2-R.1.A.3.B.4., S. 165.

34 2-P.1.-205, S. 218v.; hier taucht erstmals und zum einzigen Mal in den Quellen Diedrich von Mandelsloh auf. Wilhelm Dilich berichtet 1602 in seiner Chronik, Diedrich von Mandelsloh sei zusammen mit Diedrich Vasmer nach Regensburg geschickt worden (2-P.1.-237, S. 220), aber er hat einfach von Sparenberch abgeschrieben. Das gleiche gilt für Sagitarius, *Sagitarii Historia Bremensis*, 2-P.1.-234, S. 697. Es gibt eigentlich keinen erkennbaren Grund für eine Teilnahme von Mandelslohs, die sicherlich im Rhederbuch bei den Kosten vermerkt worden wäre. Diedrich von Mandelsloh wurde erst 1542 Ratmann und damit Mitglied des Rats. Vielleicht interpolierte ihn Arndt Sparenberch 1550 in seine Fortsetzung der Chronik von Rynesberch und Scheene, um ihn am Erfolg des Rats in Regensburg teilhaben zu lassen.

35 2-R.1.A.3.B.4., S. 166.

Bremer Ratsbote Hinrich Koster auf den Weg nach Köln, »*ume de privilegien to holen*«³⁶. Der Rat gab ihm 1205 Mark Bremer Silber mit, rund 717 Goldgulden für Herrn Doktor Szynert³⁷ in Köln zur Bezahlung der Kosten für die auszuhändigenden Privilegien, der Rest war für Botenlohn und andere Unkosten vorgesehen. In Köln ließ Hinrich Koster aus Sicherheitsgründen Kopien der Kaiserdiplome anfertigen und diese bestätigen. Noch einmal fielen 18 Taler »*vor duplikaten to maken*« und 56 Gulden »*zu de Kanzleien*« an. Anfang Mai dürfte Hinrich Koster wieder zurück in Bremen gewesen sein.

Und nun schritt der Rat zu einer Machtdemonstration sondergleichen, einer politischen Geste, nach außen wie nach innen gleichermaßen gerichtet. Am 16. Mai berief er die gesamte Bürgerschaft auf das obere Rathaus und präsentierte ihr stolz die sieben vom Kaiser erhaltenen feierlichen Diplome: »*Anno 1542 des dingstedages vor der Hemmelfarth Christi synn tho Bremen up dem Radehuse vor der gantzen gemeente vann Erbarnn Rade vorkundigeth soeven vorschedenn privilegienn der Stadt Bremen vann Keyser Carolo 5 gegeven*«³⁸. Von den rund 7000 Mark Bremer Silber, die die Urkunden die Stadt gekostet haben dürften³⁹, wird dabei weniger die Rede gewesen sein. In langer Schlange werden die Bremer und Bremerinnen an den Kaiserdiplomen vorbeigezogen sein, werden gestaunt haben, sich Inhalte und Bedeutung der Urkunden erklärt haben lassen. Als es spät wurde und die Menge sich wieder verlaufen hatte, wurden die Diplome Karls V. aus dem Rathaus hinaus und hinüber in den Nordturm der Kirche Unser Lieben Frauen gebracht, in dem sich seit altersher die Tresekammer der Stadt, das Urkundenarchiv des Rats, befand.

Nun verfügte die Stadt über ein Potential kaiserlicher Rechtstitel zur Sicherung ihrer Herrschaft, wie sie sie bis dahin zu keiner Zeit besessen hatte. Aber erst die Zukunft mußte zeigen, was sie im politischen Alltagsgeschäft wert sein würden.

Noch im gleichen Jahre 1542 wurde am 26. September, »*negesten Dingstedages vor Michaelis dage*«, zunächst das kaiserliche Niedergericht eingerichtet, »*ock die personenn erwehlet, deme Richte wer tho staende, als Her Johann Havemann Richteher und twe bysittere, nomptlick Her Daniel van Bueren Rathman unnd Mester Marten Secretarius*«⁴⁰. Dann ging man daran, so wie es das Privileg Karls V. ermöglichte, eigene Münzen zu prägen: »*und hefft dho de Stadt Bremen nie Munthe uthgaeven laten, dorth erenn Munthemester, Mester Dyrick, alse goltgulden, daler, veerfoldige grothe, stucke vann twen grothen, ok van enem groten und halven groten, ock*

36 2-R.1.A.3.B.4., S. 188.

37 Dr. jur. Niclas Zynner, später (1548) Generalauditor (Richter) des kaiserlichen Heeres.

38 2-P.1.-205, S. 219r.

39 Von Bippen nennt die Summe von 7000 Mark. Lucke folgt ihm darin. Schwarzwälder möchte diesen noch Reisespesen und Honorare für die Gesandten hinzufügen. Aus der Addition der im Rhederbuch 1541/1542 genannten Zahlungen ergibt sich eine Summe von knapp unter 7000 Mark Bremer Silber.

40 2-P.1.-205, S. 219r.; vgl. auch Hiemsch (wie Anm. 29), S. 19 f.

Bremer swaer«⁴¹. Erzbischof Christoph protestierte gegen diese wie er meinte, Beeinträchtigung seiner Rechte als Landesherrn. Nun sollte sich zeigen, wie viel die Privilegien wirklich wert waren. Zunächst hatte der Erzbischof durch die Vertreibung seines Bruders, Herzogs Heinrich d. Jg. von Braunschweig, durch den Schmalkaldischen Bund aus seinen Landen einen schweren Rückschlag erlitten. Im Reich blies den Protestanten aber spätestens nach dem Sieg des Kaisers über den Herzog von Kleve im Jahre 1543 der Wind ins Gesicht. Und nach dem Herausbrechen des Landgrafen Philipp von Hessen und des Kurfürsten Moritz von Sachsen aus dem Schmalkaldischen Bund glaubte der Kaiser in seiner Politik keine Rücksicht mehr auf die kleineren protestantischen Stände wie die Landstadt Bremen nehmen zu müssen. Auch ein Wort des Kaisers ist nur so viel wert, wie es der Politik des Kaisers nutzt. Das mußte der Bremer Rat bald zur Kenntnis nehmen. Auf dem Reichstag zu Speyer widerrief Karl V. am 10. März 1544 in seiner »*Declaratio über der Stadt Bremen erhaltene Privilegia*« zwar nicht die sieben 1541 der Stadt ausgestellten Privilegien, erklärte aber, daß es nicht sein »*Wille und Gemüth*« gewesen sei, »*daß dieselben gemeldtes Ertzbischoffs und des Stiffts Bremen Freyheiten und Gerechtigkeiten zu einigen Nachtheil gereichen und gebraucht werden sollen*«⁴². Allein war der Erzbischof aber auch jetzt nicht stark genug, seine Rechtsansprüche gegen die Stadt durchzusetzen. Der Rat traute jedoch dem Frieden nicht und begann die Befestigungen der Stadt zu verbessern. Nicht zu Unrecht; Ende 1545 wurde deutlich, daß Karl V. nunmehr entschlossen war, nach Beendigung des Krieges mit Frankreich und dem Abschluß des Friedens von Crépy, gegen die Protestanten im Reich militärisch vorzugehen. 1546 begann der Krieg. Der Kaiser versuchte zunächst über seine Schwester und Regentin der Niederlande Bremen zur Neutralität zu überreden. Der Rat erklärte aber, die Stadt stehe, auch wenn sie grundsätzlich gegen einen Krieg sei, treu zum Schmalkaldischen Bund. Die bremischen Schiffe wurden auf die Weser zurückgerufen und die Stadt bereitete sich auf eine Belagerung vor. Am 19. Februar 1547 erschien das kaiserliche Heer vor den Mauern der Stadt. Bis zum 22. Mai verteidigte sich Bremen mit Erfolg, dann zog das kaiserliche Heer nach Süden ab. Inzwischen hatte sich im Hannoverschen ein protestantisches Ersatzheer gesammelt, das plündernd durch die Lande des Herzogs Erich von Calenberg zog, der mit seinen Truppen vor Bremen lag. Bei Drakenburg an der Weser stießen am 23. Mai die beiden Heere aufeinander. Die Schlacht endete mit einem Sieg der Protestanten. Die Bremer, die an der Schlacht selbst nicht teilgenommen hatten, feierten ihre Befreiung Pfingstsonntag im Schütting am Markt. Doch so ruhmreich der Sieg der protestantischen Seite war und so wichtig für die Stadt Bremen, so wenig bedeutete er im großen Ringen zwischen den beiden Religionsparteien. 1548 begann der Schmalkaldische Bund auf Grund der Erfolge des Kaisers und seiner Truppen in Süddeutschland auseinanderzufallen. Von Bremen verlangte

41 2-P.1.-205, S. 218v.; vgl. auch: Hermann Jungk, Die Bremischen Münzen, Bremen 1875, S. 261 Abb. 399, dort auch auf S. 146 ff. ein Abdruck des Münzprivilegs von Karl V.

42 Assertio Libertatis, S. 384 f., in: 2-H.2. e.7.

der Kaiser Unterwerfung und Gehorsam und die Zahlung einer Buße von 100.000 Gulden. Die Forderung wurde im Mai 1548 auf dem Reichstag von Augsburg wiederholt und verschärft. Beide Male lehnte der Rat ab, und nun drohte der Stadt, die sich auch offen gegen das »Augsburger Interim« und die damit verbundene Rückkehr zur katholischen Kirche wandte, die Reichsacht. Bremen blieb bei seiner ablehnenden Haltung, hielt sich verteidigungsbereit und setzte im übrigen auf Zeit. Im Oktober 1550 beklagte sich der Kaiser auf dem Reichstag zu Augsburg erneut über das halsstarrige Bremen und erhöhte seine Bußgeldforderungen. Bremens Gesandte beim Reichstag antworteten zunächst unverbindlich, der Rat entschied sich jedoch unter Bürgermeister Diedrich Vasmer fest zu bleiben und wollten in der Konfessionsfrage keine Konzessionen machen. Im Reich hatte der Kaiser jedoch inzwischen den Höhepunkt seiner Macht überschritten. Schließlich gelang unter Vermittlung der Schwester des Kaisers, Maria, der Regentin der Niederlande, die Aussöhnung mit Karl V. Am 15. September 1554 unterzeichnete der Kaiser zu Arras im heutigen Nordfrankreich die »Aussöhn und Restitutio der Stadt«. Zwar mußte Bremen auf die Lehnshoheit über das Harlingerland verzichten, blieb aber ansonsten weitgehend ungeschoren. Und schließlich sicherte der Kaiser »der Statt Bremen sampt deroselben Unterthanen« zu, daß niemand »auch an ihren Freyheiten, Privilegien, Ober- und Gerechtigkeiten, auch alten löblichen Gebräuchen und herkommen gantz keine Verletzung noch verhinderung bringen solle, noch möge, in keine weise«⁴³.

Als Karl V. am 3. August 1556 zu Gunsten seines Bruders Ferdinand abdankte und am 21. September 1558 in Spanien verstarb, fanden beide Ereignisse wiederum keine Erwähnung in der bremischen Chronistik. In Bremen tobte damals ein heftiger theologischer Streit um die richtige Auslegung der lutherischen Abendmahlslehre, ein Streit – bekannt als die Hardenbergschen Unruhen –, der die ganze Aufmerksamkeit der Stadt beanspruchte.

Karl V. war in Bremen schnell vergessen. Achtsam hütete man jedoch seine der Stadt verliehenen Privilegien. Am 26. Juli 1559 bestätigte sie sein Bruder, der als Ferdinand I. die Nachfolge als Kaiser im Reich antrat⁴⁴. Das gleiche taten auch die Kaiser Mathias und Ferdinand II. Später sollten die Privilegien immer wieder eine wichtige Rolle im Streit des Rats mit dem Erzbischof um die Selbständigkeit der Stadt spielen. Diese wurde am 1. Juni 1646 mit der Erhebung Bremens durch Ferdinand III. zur unmittelbaren freien Reichsstadt endlich erreicht.

Der Bremer Rat verwahrte die Kaiserdiplome Karls V. in den folgenden Jahrhunderten sorgsam im städtischen Archiv. Während des 2. Weltkriegs wurden sie zum Schutz vor Bombenangriffen nach Bernburg an der Saale ausgelagert. Lange galten sie nach Ende des Krieges als verschollen, bis sie 1987 und 1990 im Rahmen der Rückführung kriegsbedingt verlagerten Archivguts aus der damaligen DDR und UdSSR nach Bremen zurückkehrten⁴⁵.

43 1-Bg.; vgl. auch: Assertio Libertatis, S. 971-975 in: 2-H.2. e.7.

44 1-Cc, Privilegien Ferdinands I. bis Ferdinands II., Nr. 1.

45 Vgl. Hartmut Müller, »... for safekeeping« – Bremer Archivschutzmaßnahmen im Zweiten Weltkrieg und ihre Folgen, in: Brem. Jb. 66, 1988, S. 409-422.

Im Gedenkjahr an die 500. Wiederkehr des Geburtstags Karls V. wurden sie erstmals wieder seit 1542 – bis auf die noch verschollene Bestätigung der Ratsverfassung vom 15. 7. 1541 – im Rahmen einer Ausstellung im Staatsarchiv Bremen öffentlich gezeigt.

Die Kirche zu Rablinghausen – Gemeindegründung und Kirchenbau im Bremer Niedervieland

Von Konrad Elmshäuser

1. Die Weihe der Rablinghauser Kirche im Mai 1750

Am 7. Mai 1750 war das Dorf Rablinghausen im Niedervieland Schauplatz einer feierlichen Handlung. Einwohner des Ortes und der benachbarten Niedervieländer Dörfer Woltmershausen, Strom und Lankenau sowie der Obervieländer Ortschaft Neuenland hatten sich am Tage Christi Himmelfahrt zusammengefunden, selbst aus der Stadt Bremen waren Besucher nach Rablinghausen gekommen. Neben hohen Vertretern der Geistlichkeit hatte auch die bremische Obrigkeit in Gestalt von Bürgermeister, Ratsherren, Kirchenvisitatoren und Syndici den Weg in das Niedervieland gefunden.

Rablinghausen, das zu jener Zeit vom Landgut bis zur Häuslerkate über kaum 20 Wohnhäuser verfügte, lag in den Wiesen und Weiden hinter dem Weserdeich, von dem es durch die Gemeinheit – die dörfliche Gemeindeweide – getrennt wurde. Die Festgesellschaft vom 7. Mai 1750 versammelte sich auf einem Grundstück direkt am Weserdeich, das erst jüngst aus der Gemeinheit geschnitten und mit Erdfuhren aufgeschüttet worden war. Auf dem Areal erhob sich nun der Neubau einer Kirche, die weithin sichtbar das Land überragte. Der aus rotem Backstein gemauerte und mit hellen Hausteinen verzierte, einfache Saalbau wurde mit einem von Sandsteinplatten belegten Walmdach bedeckt. In der Mitte des Dachs erhob sich ein 9 Meter hoher, kupfergedeckter Dachreiter. Der Bau blickte mit seiner Frontseite nicht zu dem hinter ihm liegenden Dorf, sondern weit über den Deich zur Weser. Die neue Kirche war gewiß der Stolz der Anwesenden, obwohl sie schmucklos und einfach gehalten war (Abb. 1). Umso stärker stachen an der weserseitigen Eingangsfront zwei große, aufwendig aus strahlend weißem Sandstein gearbeitete Wappensteine mit sechs Wappen hervor, die von einer Krone überragt wurden. Die Wappen der Bremer Bürgermeister und Kirchenvisitatoren und die Krone waren kreuzförmig angeordnet, sie signalisierten weithin sichtbar für jedermann, wer in dieser Patronatskirche des Bremer Rats das Sagen hatte¹.

Ihre Fertigstellung war das Ergebnis mehrjähriger Anstrengungen, die von einigen Bremer Ratsherren vorangetrieben worden waren und die im Verlauf

1 Der 1749 angefertigte Wappenstein zeigt in der oberen Reihe die Wappen der zu jener Zeit im Amt befindlichen vier Bürgermeister, in der unteren Reihe die Wappen der beiden Kirchenvisitatoren. S. u. Abb. 8.

von vier Jahren zu Planung und Bauausführung einer Kirche und eines Pastorenhauses geführt hatten. Verglichen mit mittelalterlichen Kirchenbauten war dies eine rasante Planungs- und Bauzeit. Der architektonisch einfache Bauentwurf von Ratszimmermeister Hermann Ficke und Ratsmaurermeister Jacob Hinrich Grütter hatte eine Ausführung des ca. 20 m langen und 10 m breiten Baus in nur zwei Jahren ermöglicht. Der eigentliche Kraftakt war die Finanzierung der Kirche gewesen, denn sie war nicht der Neubau einer über einen Baufonds verfügenden Altgemeinde, sondern der Gründungsbau einer erst neu einzurichtenden Kirchengemeinde. So mußten neben dem Grundstück, der Kirche mit dem Friedhof sowie dem Pastorenhaus mit dem Garten auch die zukünftigen Mittel für Baulast und Pastorengelalt aufgebracht werden. Die Gedanken daran werden im Mai 1750 aber allenfalls die beteiligten Ratsherren beschäftigt haben, für die ansässige Bevölkerung stand im Vordergrund, daß sie nun eine eigene reformierte Kirche für das Niedervieland besaß.

Die Menschen waren am Himmelfahrtstag im Laufe des Vormittags zusammengeströmt, die Gesellschaft der Honoratioren hatte sich zunächst in dem am Deich gelegenen neuen Pastorenhaus versammelt. Dieses sollte zusammen mit der Kirche seiner Bestimmung übergeben werden². Um 1 Uhr Mittags wurde erstmals mit der Glocke im Dachreiter eingeläutet. Die Glocke war im Jahr zuvor von Johann Philipp Bartels gegossen worden, auch sie verband wie der Wappenstein kirchliche und herrschaftliche Symbolik: Neben der Umschrift SOLI DEO GLORIA trug sie die Namen der Ratsherren und Kirchenvisitatoren Daniel von Büren und Dr. Henrich Gerhard Schumacher³.

Auf das Geläute hin begab sich ein feierlicher Zug vom Pastorenhaus über den Kirchhof in die Kirche. Der Zug folgte entsprechend dem Gepränge der Zeit einer strengen Rangordnung. Vorne schritten die Männer, deren Namen in dem Bau an so prominenter Stelle verewigt worden waren. Auf die Herren Bürgermeister Didrich Meier, Volchard Mindemann, Dr. Henrich Gerhard Schumacher und Henrich Lampe folgten die beiden Herren Syndici und andere Mitglieder des Rats. Bürgermeister Daniel von Büren, dessen Name an dem Kirchenbau mehrfach verewigt wurde, konnte an der Weihe »seiner« Kirche nicht mehr teilnehmen. Er war bereits im Vorjahr gestorben⁴.

Hinter den Vertretern der Obrigkeit folgte der Pastor Primarius der St. Ansgarii-Kirche, Dr. Friedrich Johannes Arnold Schumacher, der das Direktorium des Venerandum Ministerium, der obersten geistlichen Behörde,

2 Am 15. Mai 1750 hatte das Wittheitsprotokoll die Anfertigung eines Berichts über die Einweihung verfügt, StAB 2-P.6. a.9. c.3. b.36. In der Ratsarchivakte zur Rablinghauser Kirche befinden sich zwei Berichte. StAB 2-Q.6. B. IV.1. a. /9/ und /18/.

3 Friedrich Wilms, Bremische Saalkirchen, Masch. Diss., Hannover 1912, S. 47. Die Glocke war für die Summe von 217 Rth. 14 Gr. angeschafft worden, sie ging im Zweiten Weltkrieg mit der Inneneinrichtung der Kirche verloren.

4 Bürgermeister Daniel von Büren, geb. 18. November 1693, starb am 24. Oktober 1749.



Abb. 1: Die Kirche zu Rablinghausen um 1850. Blick vom Kirchhof auf die Rückseite der Kirche. Rechts auf dem Weserdeich ein Fuhrwerk, links angrenzend der Pastorengarten mit dem Pastorenhaus hinter den Bäumen. (Foto: StA Bremen)

innehatte⁵. Ihn begleitete der für die neue Gemeinde bestellte erste Pastor, der bislang in Neuenkirchen tätige Pastor Heinrich Segelken⁶.

Auch im Innenraum der neuen Kirche wurden die herrschaftlichen Vorrechte von Rat und Bürgermeistern augenfällig dokumentiert. Sie konnten gegenüber von Altar und Kanzel in einem schön gearbeiteten Kirchengestühl, dem Herren- oder »Großvisitatorenstuhl« Platz nehmen⁷. Die gesamte Anordnung

5 Dr. Friedrich Johannes Arnold Schumacher, geb. 21.11.1699 in Cleve, in Utrecht promoviert Dr. theol., in Bremen 1731 – 1768 an St. Ansgarii tätig, gest. 9.10.1775. Sohn des Bremer Predigers und Professors am Gymnasium Illustre Albert Schumacher (1661 – 1743), der zeitweise auch in Cleve und Hamm tätig war. Jüngerer Bruder des in Hamm geborenen Bürgermeisters Dr. Henrich Schumacher.

6 Heinrich Segelken, geb. 6. oder 14.11.1706 Bremen, 8.11.1733 – 1750 in Neuenkirchen, 10.5.1750 – 1781 in Rablinghausen Pastor, gest. 11.12.1781 Rablinghausen. Vgl. Hartwig Ammann, Bremer Pfarrerbuch, Bd. 2, Bremen 1996, S. 161.

7 Siegfried Fliedner, Werner Kloos, Bremer Kirchen, Bremen 1961, S. 131.

des Innenraums war auf diese Achse aus geistlicher und weltlicher Herrschaft ausgerichtet. Es unterlag keinem Zweifel: in diesem Bau feierte der selbstbewußte Bremer Rat in der Form des Kirchenpatronats seine Herrschaft über das Landgebiet.

Als alle Platz genommen hatten, führte der Kantor der Lateinschule eine »schöne Musik« auf und man sang den 122. Psalm (Lasset uns ziehen zum Hause des Herrn!)⁸. Danach begab sich Pastor Dr. Schumacher auf die Kanzel und hielt die Einweihungspredigt. Die von ihm gewählten Worte des Propheten Jeremia 7, 1-3, waren sowohl für den Anlaß (Tritt ins Tor am Hause des Herrn und predige dort dies Wort) als auch zur Ermahnung der Landbevölkerung im Geiste des reformierten Bekenntnisses bestens geeignet (Bessert euer Leben und euer Tun, so will ich bei euch wohnen an diesem Ort). Auch aus der Offenbarung Johannis 21, 3 (Siehe da, die Hütte Gottes bei den Menschen!) und aus den Briefen Jacobi 4, 8 wußte Dr. Schumacher Passendes beizutragen.

Nach einem wenig später verfaßten Bericht war »nach Abhandlung der Textesworte und deren Anwendung zu vorsehendem Actu, auch darauf eingerichteten Gebete, dieser Actus initiationis mit Gesang und der Music (...) geendigt worden«⁹.

Der Pastor der neu eingerichteten Gemeinde kam bei der Einweihung der Kirche am Himmelfahrtstag noch nicht zu Wort. Seine Einführung sollte erst am darauffolgenden Sonntag, dem 10. Mai 1750, erfolgen. Somit wurde Rablinghausen bereits drei Tage später wieder zum Schauplatz eines feierlichen kirchlichen Aktes, an dem »vor gleicher hochansehnlicher Versammlung eines Hochedel-Hochweisen Rathes der verordnete erste Prediger dieser neuen Kirche (...) Henricus Segelken des morgens um 9 Uhr seine Antritts-Predigt gehalten«¹⁰.

Segelken nahm in seiner Predigt Bezug auf die vorherige Einweihungspredigt von Dr. Schumacher, verlas aus dem 132. Psalm die Verse 14 – 16 und behandelte in seiner Predigt Texte aus dem Ersten Buch Mose 28, 17 (Wie heilig ist diese Stätte! Hier ist nichts anderes als Gottes Haus, und hier ist die Pforte des Himmels) und aus Paulus 1. Brief an die Korinther 4, 1.

Mit diesen beiden Festakten war die neue Kirche eingeweiht und das Niedervieland verfügte über ein geistliches Zentrum, in dem sich die Erwachsenen zu Gottesdiensten und die Kinder zur Unterweisung im Katechismus trafen. Schon bald wurden auch andere kirchliche Handlungen vorgenommen. Das älteste Rablinghauser Kirchenbuch verzeichnet unter dem 14. Mai 1750 die erste Kindstaufe¹¹, am 16. Juli 1750 wurde mit der 60jährigen

8 StAB 2-ad Q.1.b. 1. Nr.1. Historische Nachrichten von den Bremischen Kirchen auf dem Lande und den Predigern derselben, von der Reformation an, bis auf jetzige Zeiten gesammelt und in Ordnung gebracht von Johann Philipp Cassel, 1769, S. 15.

9 StAB 2-Q.6.B.IV.1. a. /17/.

10 Ebd.

11 StAB 6,18/20 - 530. Kirchenbuch Rablinghausen 1750 – 1862, S. 83. Hinrich Bödeker und Margarethe Haseln aus Neuenland, eine Tochter, Christina, keine Taufpaten genannt.

Gesche Stubben aus Rablinghausen die erste Tote auf dem Kirchhof beerdigt¹².

Die neue Gemeinde, an deren Etablierung dem Rat so viel gelegen war, sollte sich in den folgenden Jahren als dauerhafte Gründung erweisen. In der Zeit bevor das Niedervieland von Hafenvirtschaft und Industrialisierung erfaßt wurde, bildete die Kirche das Zentrum eines großen ländlichen Sprengels, der später allerdings deutlich verkleinert wurde. Die größte Bedrohung der Kirche waren die Luftangriffe des 2. Weltkrieges. Am 19. August 1944 brannte sie bis auf die Mauern aus und büßte ihre originale Inneneinrichtung ein. Nach dem Kriege wurde sie äußerlich unverändert wiederhergestellt. Im folgenden sollen anläßlich des 250. Jubiläums der Rablinghauser Kirchweihe das historische Umfeld, in dem sich die reformierte Gemeindegründung 1750 vollzog und die näheren Umstände des Kirchenbaus dargestellt werden¹³.

12 Ebd., S. 435. Die Seiten mit den Trauungen der Jahre 1750 – 1751 fehlen in dem Kirchenbuch.

13 Der Evangelischen Kirchengemeinde Bremen-Rablinghausen sei an dieser Stelle für die Gewährung eines Druckkostenzuschusses für die Realisierung der Farbabbildungen (Abb. 2 - 6) gedankt.

Die Gründung der Niedervielander Kirchengemeinde zu Rablinghausen war bislang nicht Gegenstand einer eigenen Untersuchung. Sie findet sich gelegentlich in der Literatur erwähnt, u. a. bei Wilms (wie Anm. 3), und Claus Heitmann, Von Abraham bis Zion. Die Bremische Evangelische Kirche, Bremen 2000, S. 201 ff. Zur Geschichte der Kirchengemeinde vgl. auch neuerdings Kirchengemeinde Rablinghausen, Kulturladen Pusdorf e.V. (Hrsg.), Spuren und Erinnerungen. 250 Jahre Kirche Rablinghausen. Mit Beiträgen von Achim Saur und Joachim Buchholz, Bremen 2000. Otto Veeck, Geschichte der Reformierten Kirche Bremens, Bremen 1909, S. 261, geht auf die Rablinghauser Gründung, wiewohl sie bedeutend und als Neubau mit Gemeindegründung des Rats im Bremer Landgebiet einzigartig war, nicht näher ein. Eine knappe, gleichwohl sehr gute Darstellung zur Gründung findet sich in Johann Hermann Duntzes Geschichte der freien Stadt Bremen, Bd. 4, Bremen 1851, S. 448 ff., die im Rablinghauser Pastorenhaus entstand! Duntze (1790 – 1874) war von 1819 – 1869 Pastor zu Rablinghausen und liegt dort begraben. Unter den Quellen zur Gemeindegründung sind im Ratsarchiv neben den einschlägigen Sammlungen der Ratsproklame und Wittheitsprotokolle die Akten und Protokolle des Venerandum Ministerium zu nennen (StAB 2-T.2.b.). Die zentrale Überlieferung findet sich jedoch nicht in den Kirchenakten (StAB 2-T.4.c.), sondern in denen des Landgebiets (Goh Niedervieland StAB 2-Q.6.B.IV.). Während die Baugeschichte der Rablinghauser Kirche in den erhaltenen Akten gut dokumentiert ist (StAB 2-Q.6.B.IV.1.a.), müssen die Vorgänge um die Gründung des Niedervielander Kirchspiels aus anderen Quellen und einer später zusammengestellten Akte rekonstruiert werden, da die Hauptakte 1863 an Senator J.F.W. Iken ausgeliehen wurde und nicht wieder an das Archiv kam. Vgl. StAB 2-Q.6.B.IV.1.a./47/. Weiterhin erhalten haben sich im Staatsarchiv das älteste Rablinghauser Kirchenbuch (StAB 6,18/20 - 530. Kirchenbuch Rablinghausen 1750 – 1862) und das sog. Rechnungsbuch der Kirchengemeinde Rablinghausen (StAB 2-Q.6.B.IV.1.f.). Dieses ist jedoch vielmehr ein Anschreibbuch des Pastors Segelken, das dieser bereits an seinem vorherigen Dienstort Neuenkirchen begonnen hatte.

2. Rablinghausen und das Niedervieland um 1750

Bei der 250 Jahre zurückliegenden Errichtung der Niedervielander Kirche lag das Dorf Rablinghausen vor der Stadt Bremen in relativer Randlage am Weserdeich, weit abgelegen von den wichtigen Fernstraßen, die Bremen mit der Außenwelt verbanden¹⁴. In dem zwischen Ochtum und Weser gelegenen Goh Niedervieland hatte die Stadt Bremen wie in den anderen Gohen das um sie liegende Gebiet als ein Glacis vereinnahmt, das direkt der herrschaftlichen Kontrolle des Rates unterstand. Ehemals bestehende autonome Rechte der Bauernschaften waren abgeschafft worden, die Verwaltung der Gohe unterstand vier zu Gogräfen bestellten Ratsherren. Die Reformation hatte den Einfluß des Rates zusätzlich verstärkt, da der Besitz des Domkapitels, einer traditionell im Landgebiet stark begüterten Institution wie auch derjenige der städtischen Kirchen und der Deutschordenskommande unter die Kontrolle des Rates kam¹⁵. Die evangelische Kirchenordnung für Bremen von 1534 schrieb auch den Pfarrern auf dem Lande verbindlich den evangelischen Gottesdienst vor und der Rat erlangte die zuvor dem Dompropst zustehende Aufsicht über die Kirchen des Landgebiets¹⁶. Über die Gogerichte und die Gerichtsbarkeit in den Vier Gohen, die 1541 durch Kaiser Karl V. ausdrücklich bestätigt wurde, übte Bremen die volle Landesherrschaft im Landgebiet aus. Als städtisches Territorium erfüllte das Landgebiet seither vor allem Funktionen im Bereich der Sicherheits- und Verkehrspolitik¹⁷.

Wesentlich für die Festigung der Herrschaft des Rats über Land und Leute war auch der Grundbesitz vermögender Ratsfamilien¹⁸. Auf den Höfen und

14 Zur Rablinghauser Geschichte vgl. B. Rutenberg, Siedlungsgeschichte des Niedervielandes, Masch. Bremen 1951; F. Prüser, Rablinghausen. Zur Deutung bremischer Ortsnamen, in: Niedersächsisches Jahrbuch 1936, S. 43-48.

15 Adolf E. Hofmeister, Bremen und seine »Länder«. Mittelalterliche Landesgemeinden im Bereich der Freien Hansestadt Bremen, in: Beiträge zur bremischen Geschichte. Festschrift für Hartmut Müller (VStAB 62), 1998, S. 51-79, hier besonders S. 74.

16 Zugleich entfielen die geistlichen Sendgerichte für Vergehen gegen das Kirchenrecht. Vgl. J. Fr. Iken (Bearb.), Die bremische Kirchenordnung von 1534 (Brem.Jb., 2. Serie, Bd. 2), Bremen 1891, S. LV f. und 88 f. Cap. 11 »Van kerckheren up den doerpen«.

17 1598 kam es zu einer territorialen Neuordnung der Gohe und die Gogräfen von Hollerland, Werderland und Ober- und Niedervieland wurden fortan aus den vier Quartieren des Bremer Rats delegiert. Der drittjüngste Ratsherr des Quartiers amtierte jeweils als Gogräfe. Die Selbstverwaltung der Gohe war damit unbedeutend geworden. Diese Regelung hatte bis 1811 Geltung. Vgl. Hans Hermann Meyer, Die Vier Gohe um Bremen. Zur Verfassungsstruktur städtischer Territorien vom 16. bis zum 18. Jahrhundert, Hamburg 1977, Bd. 1, S. 94 ff.; Herbert Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Band 1, S. 281. Die Gogräfen des Niedervielandes um 1750 waren Dr. Johann von dem Busch (1742 März – 1750 Juni); Daniel Meinerzhagen (1750 Juni – 1750 Dezember); Melchior Holler (1750 Dezember – 1751 Juni); Dr. Bruno von dem Busch (1751 Juni – 1756 Juni).

18 Um 1600 besaßen im Hollerland Bremer Bürger oder die dem Rat verbundenen Kirchen mehr als 80 % des Grundbesitzes, nur noch 3 % gehörten Bauern zu freiem Erbeigentum. Vgl. Meyer (wie Anm. 17), S. 102.

Gütern der Bremer Ratsherren und Bürger bewirtschafteten die Bauern das Land in der Regel nach dem Meierrecht, ein erheblicher Teil ihrer Überschüsse floß dabei als Natural- und Geldabgaben an die Grundbesitzer zurück¹⁹.

Die bis zum Ende des 16. Jahrhunderts ausgebildeten rechtlichen und ökonomischen Strukturen, über die das Landgebiet vom Bremer Rat kontrolliert und beherrscht wurde, hatten auch in der Mitte des 18. Jahrhunderts noch Gültigkeit. Während die Lebensverhältnisse der städtischen Bevölkerung durch Handel und Wandel sowie Technik und Wissenschaft einem stärkeren Wandel unterworfen waren, herrschten im Landgebiet der Freien Hansestadt Bremen um 1750 noch immer Strukturen vor, die man durchaus als feudal bezeichnen kann.

Die Gründung der Rablinghauser Kirchengemeinde fiel in Bremen in eine kurze Friedensphase in bewegter Zeit. Es waren dies die Jahre zwischen dem Zweiten Stader Vergleich von 1741, in dem durch die Abtretung von Teilen des Werder-, Block- und Hollerlandes eine Einigung mit Hannover erzielt werden konnte, und dem Beginn des Siebenjährigen Krieges (1756 – 1763). Endlich war Bremens Souveränität über die Stadt und das ihr verbliebene Landgebiet nun auch von den feindseligen Nachbarn anerkannt. Allerdings drückte die Stadt in jenen Jahren ein durch die Auseinandersetzungen der letzten Jahre angehäufter Schuldenberg. Ein ineffizientes Steuersystem trug kaum zur Entschuldung bei, so daß nur geringe Mittel für öffentliche Ausgaben zur Verfügung standen²⁰. Obwohl der Staat damit finanziell kaum handlungsfähig war, bedeutete dies nicht, daß es eine Zeit allgemeiner Not gewesen wäre. Auch wenn Bremen um 1750 keine ausgesprochen reiche Stadt war, so erfreuten sich Teile der Bevölkerung doch eines Daseins, das wenn auch nicht durch Reichtum so doch durch einen gewissen Wohlstand gekennzeichnet war²¹.

Betrafen diese Beobachtungen vor allem die eigentliche Stadt, so hatte die Friedensphase nach dem Zweiten Stader Vergleich auch auf das Bremer Landgebiet Auswirkungen. Ursache hierfür war, daß Bremen nun über ein

19 Ebd., S. 413 ff.

20 Dieser belief sich 1750 auf 180.000 Taler, im Jahr darauf wurde er durch einen Kredit von 75.000 Talern noch erhöht. Wilhelm von Bippen, Geschichte der Stadt Bremen, Band 3, Bremen 1904, S. 225 ff. Vgl. hierzu auch Herbert Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen. Bd. 1. Von den Anfängen bis zur Franzosenzeit (1810), Bremen ²1995, S. 157 f., der angesichts der bodenlosen Finanznot um 1750 davon spricht, daß das bremische Gemeinwesen »mit seinen tragenden Gruppen in dieser Zeit in entscheidenden Lebensfragen versagte«.

21 In einigen Bereichen von Handel und Gewerbe kam es sogar zu einer nachhaltig positiven Wirtschaftsentwicklung, während andere wie die Grönlandfahrt verkümmerten. Vgl. zur Lage der Stadt um 1750 die Schilderung von Christian Abraham Heineken, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen von der Mitte des 18. Jahrhunderts bis zur Franzosenzeit, bearb. von Wilhelm Lührs, Bremen 1983, S. 33 - 40; vgl. auch Schwarzwälder, ebd., S. 458 f.

Territorium gebot, das nicht länger durch fremde Ansprüche in Frage gestellt war. Lange aufgeschobene Neuerungen kamen daher jetzt in Gang. Hierzu gehörte eine Reform der Kontributionsabgabe genannten Landsteuer. Die Steuer, die von den politisch und rechtlich benachteiligten Bauern im Landgebiet erhoben wurde, wurde traditionell nach »Fach und Vieh«, also nach Hausgröße und Viehzahl berechnet. Die Erhebungsgrundlagen waren aber lange nicht erneuert worden, denn seit dem Ersten Stader Vergleich 1654 mußte die Hälfte von den im Landgebiet erhobenen Steuern an das Herzogtum Bremen abgeführt werden. Als die Steuer ab 1741 allein an Bremen kam, wurden sie dahingehend reformiert, daß in Zukunft Größe und Güte des bebauten Landes die Bemessungsgrundlage bildeten. 1748 legte Bürgermeister Christian Schöne einen Plan zur Einteilung der Dorffluren in Steuerklassen vor, bereits 1751 konnte erstmals die Steuer nach dem neuen System erhoben werden²². Wenige Jahre danach wandte man sich dem Problem der Verschuldung der Bauernhöfe zu. Viele Bauern waren durch Kredite belastet, die sie aus eigener Kraft nicht bedienen konnten. Vor einer Vertreibung von der Hofstelle waren sie trotz Überschuldung durch das Meierrecht gesichert. 1756 erging eine Verordnung des Rats, die verschuldete Bauern mit dem Zuchthaus bedrohte und ihr Meierland mit gutsherrlicher Genehmigung zum Verkauf freigab²³. Es ist auffallend, daß die Neuerungen im Landgebiet in Reformen bestanden, die weniger einer rechtlichen Gleichstellung als dem Ziel der effizienteren Einnahmeerhebung und Bewirtschaftung galten. Ob die Bauern dies als Fortschritt empfanden, mag dahingestellt bleiben. Überhaupt mögen sie das seit den 1740er Jahren zunehmende Augenmerk des Rates auf die Geschicke und die Lebensverhältnisse in »seinem« Landgebiet mit gemischten Gefühlen betrachtet haben.

Der Regelungseifer des Rats galt ordnungspolitischen Maßnahmen, wie der Unterhaltung und dem Schutz der Deiche und Straßen, aber auch zahlreichen, in den 1740er bis 1760er Jahren erlassenen Polizeiordnungen gegen Landstreicher, Vaganten und Bettler auf dem Lande²⁴. Der Rat war aber auch gewillt, direkt in den Lebensalltag der Landbevölkerung einzugreifen. Dies illustriert eine am 24. April 1744 erlassenen Verordnung wegen der Hochzeiten, Kindtaufen und Begräbnisse auf dem Lande in den 4 Gohen. Dabei wurden die erstmals 1660 und nochmals 1730 erlassenen Bestimmungen wiederholt, aber nun und dann nochmals 1764 mit schärfsten Strafandrohungen versehen²⁵.

Die Sorge des Rates galt dem »*Verderb der Landleute und deren Hauswesen*« durch die »*bei denen Hochzeiten, Kindstauffen und Begräbnissen in dem Gerichte Borgfeld und denen vier Gohen neuerdings eingerissenen ganz unerträglichen Mißbräuche und Ausschweifungen*«. Taufen, Hochzeiten

22 Vgl. Heineken, ebd., S. 41.

23 Ebd., S. 45. Vgl. auch Ratsproklam Concurse auf dem Lande vom 1. April 1756.

24 Vgl. 2-P.5.c.2.a.2.a.-c. Proclamata impressa. 1714, 1734/272, 1749/358, 1763/416, 1765/427.

25 Vgl. 2-P.5.c.2.a.2.a.-c. ähnliche Proklame von 1660, 13. Dezember 1715, 27. Januar 1730, 1744, 29. Juni 1764 und 12. Januar 1770.

und Beerdigungen bildeten neben den allgemeinen kirchlichen Festtagen wichtige Einschnitte im Alltagsleben des Dorfes. Neben den kirchlichen Amtshandlungen wurden sie von Feiern begleitet, deren Verlauf bei der Obrigkeit auf höchsten Widerwillen stieß. Tanz, Völlerei und Trinkerei, die sich oft über Tage und mehrere Orte erstreckten und denen sich kaum ein Nachbar entziehen konnte oder auch wollte, riefen nach einem festen Rahmen. So sollten Hochzeiten nur noch an einem Ort stattfinden dürfen, sie durften bei Baumännern höchstens zwei, bei Köthnern nur einen Tag dauern. Baumänner durften nur zwei Tische à 24 Personen abzüglich der Familie setzen, hinzu *nöthigen* durften sie jedoch noch 18 Personen aus der Stadt zuzüglich ihres Gutsherren. Für Köthner galt auch hier die Hälfte. Es durften *»nicht mehr als 6 Tonnen Bier, die Köthner aber nur die Helfte«* ausgegeben werden, Ausschank von Wein wurde gänzlich untersagt und Unfug wie das Pistolenschießen bei der Begleitung des Brautwagens unter Strafe gestellt. Um die Kontrolle zu gewährleisten, mußte dem Gohgräfen auf einem *»Zettul angezeigt werden, (...), welche Personen genöthigt, von welchem Brauer das Bier genommen, und wieviel jedesmahl zum Besten gegeben werde.«*²⁶

Für die Proklamation und Einschärfung der ungeliebten Verordnung boten sich die Personen an, die als Vertreter der obrigkeitlichen Vorstellungen von Moral und gutem Lebenswandel unter den Bauern lebten: Landprediger und Juraten. Im Selbstverständnis des Rats gehörten die Landprediger überhaupt zu den Staatsdienern²⁷. Mehrmals jährlich sollten sie vor der Gemeinde die Verordnung verlesen und bei den Festen auf ihre Einhaltung achten. Solche Verordnungen wie auch die 1751 erneuerten Verbote der Osterfeuer standen am Ende der langjährigen Bemühungen, die Kirchengzucht sowie die Kost- und Kleiderordnungen der Stadt in entsprechender Form auch auf dem Lande einzuführen²⁸. Der schon im 16. Jahrhundert begonnene Feldzug gegen die vor dem Geistlichen Ministerium immer wieder beklagten abergläubischen und primitiven Glaubensvorstellungen und Sitten der Landbevölkerung führte in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts zu dauerhaftem Erfolg²⁹. Die oben beschriebenen Regelungen der Obrigkeit beschlossen diesen Prozeß mit der Bildung des nötigen rechtlichen Rahmens.

Ein enges Regelwerk bestimmte auch das kirchliche Leben der Bewohner des Landgebietes. Die altstädtischen Gemeinden Bremens hatten sich seit der

26 2-P.5.c.2.a.2.b.

27 Vgl. Karl H. Schwebel, Die Bremische Evangelische Kirche 1800 – 1918, in: Andreas Röpcke, Bremische Kirchengeschichte im 19. und 20. Jahrhundert, Bremen 1994, zu den Zuständen vor 1800, S. 20, unter Johann Smidt, S. 22. Vgl. hierzu auch die Schilderungen von Johann Melchior Kohlmann, Denkwürdigkeiten aus der Geschichte der Pfarre Seehausen etc. nebst einleitenden historischen Nachrichten über die früheren bremischen Kirchen-Visitatoren (Beiträge zur Bremischen Kirchengeschichte, H. 2), Bremen 1846.

28 Vgl. hierzu Veeck (wie Anm. 13), Bremen 1909, S. 263.

29 Ebd.

Reformation Rechte und Selbstverwaltungsorgane erstritten, deren vornehmste die Wahl der Prediger und die freie Vermögensverwaltung waren. Wenn auch der Gemeindegemeinderat die Ämter der Prediger, Bauherren und Diakonen gewohnheitsrechtlich mit oft lebenslanglich bestellten Mitgliedern ratsfähiger Familien besetzte und der Einfluß des Rats »im Zeitalter des absolutistischen Episkopats« bis zur Ausgestaltung von Gottesdienst, Feiertagen und Gebetbüchern reichte³⁰, so fehlten auf dem Lande die Organe und Einrichtungen, die überhaupt erst Mitbestimmungsrechte der Gemeinde möglich machen konnten. Im Landgebiet konnte, wie es Karl H. Schwebel formulierte, »von Anbeginn an von kirchlicher Freiheit keine Rede sein«³¹. Die autoritäre Kirchenpolitik des Bremer Rats, die schon in der Stadt bemüht war, dem Rat den unmittelbaren Einfluß auf das Kirchenvolk zu erhalten, wirkte im Landgebiet noch direkter. Der Rat übte das *ius patronis* über die Landkirchen aus, sie befanden sich in einem Unterordnungsverhältnis, das ganz ähnlich dem vom Patronatskirchen in adligen Herrschaften war³². Die Aufsicht über die Kirchen und Schulen fand durch Visitationen statt³³. Zu diesem Zweck bestellte der Rat seit dem 16. Jahrhundert zwei Mitglieder aus seinen Reihen, je einen Bürgermeister und einen Ratsherrn als 1. und 2. Kirchenvisitator. Wurde der Ratsherr selbst Bürgermeister, so behielt er das Amt trotzdem weiter inne. 1747 reformierte man auch dies dahingehend, daß immer der älteste Bürgermeister und ein Ratsherr die Stelle innehaben sollten und sobald letzterer Bürgermeister wurde, er als Visitator ausscheiden mußte³⁴. Den Visitatoren unterstand die Aufsicht des gesamten Kirchen- und Schulwesens auf dem Lande. Sie – später der Rat direkt – beriefen ohne Mitwirkung der Gemeinde die Pastoren und führten sie auch in ihr Amt ein. Gleiches galt für die Küster und Schullehrer.

Die bremischen Landkirchen bildeten im 17. und 18. Jahrhundert eine keineswegs homogene Gruppe, was durch ihre unterschiedliche Größe aber auch durch ihre historische sowie territoriale Herkunft bedingt war. Wie die Gemeinden in der Altstadt und den Vorstädten, gingen die Landgemeinden auf mittelalterliche Ursprünge zurück. Zu Neugründungen von Gemeinden kam

30 Ebd., S. 254 ff.

31 Schwebel (wie Anm. 27), S. 37.

32 Vgl. zum Patronat Lexikon des Mittelalters, Bd. 6, München, Zürich 1993, Sp. 1808 ff. und P. Leisching, in: Handwörterbuch zur deutschen Rechtsgeschichte, Bd. 3, Berlin 1984, Sp. 1558 ff.

33 Vgl. zum Kirchenwesen im Bremer Landgebiet die Manuscripte StAB 2-ad Q.1.b. 1. Nr. 1. Historische Nachrichten von den Bremischen Kirchen auf dem Lande und den Predigern derselben, von der Reformation an, bis auf jetzige Zeiten gesammelt und in Ordnung gebracht von Johann Philipp Cassel, 1769 und StAB 2-ad Q.1.b.1. Nr. 2. Johann Philipp Cassel, *Historia Pagorum Territorii Reipublici Bremensis tam Civilis quam Ecclesiastica*, 1771.

34 Daher kam es zu Niederlegungen des 2. Visitatorenamtes, wobei dieselbe Person später als ältester Bürgermeister das 1. Visitatorenamt wieder aufnehmen konnte. Vgl. Kohlmann (wie Anm. 27), Einleitung und StAB 2-Q.1.B.1. Bd. 2., Manuskript »Kirchen und Schulen auf dem Lande«.

*Die Visitatoren für die Kirchen auf dem Lande 1746 – 1751*³⁵:

Henrich Meier (18. 4. 1678 – 4. 3. 1747)	1708 Ratsherr, 1720 Bürgermeister, 1. Visit. 1720 – 1747
Daniel von Büren (18. 11. 1693 – 24. 10. 1749)	1721 Ratsherr, 1736 Bürgermeister, 2. Visit. 1736 – 1749
Henrich Gerhard Schumacher (31. 8. 1695 – Feb. 1766)	1727 Ratsherr, 1751 Bürgermeister, 1. Visit. 1747 – 1751, 2. Visit. 1757 – 1766
Diederich Meier (5. 1. 1687 – 7. 6. 1751)	1712 Ratsherr, 1742 Bürgermeister, 2. Visit. 1749 – 1751
Henrich Köhne (19. 9. 1692 – 27. 3. 1768)	1740 Ratsherr, 1756 Bürgermeister, 1. Visit. 1751 – 1756
Henrich Lampe (29. 11. 1680 – 21. 3. 1756)	1732 Ratsherr, 1745 Bürgermeister, 2. Visit. 1751 – 1756

es im bremischen Landgebiet seit der Reformation lediglich in Walle (nach 1524), in Grambke (1655) und in Rablinghausen (1750).

So unterschiedlich wie die Gemeinden war oft auch die Qualität der seelsorgerischen Betreuung. An Klagen der Landbevölkerung darüber fehlte es nicht. Über die Tätigkeit der Prediger auf dem Lande waren immer wieder Beschwerden laut geworden, denn um ihre Eignung für Gottesdienst, Unterweisung der Kinder und seelischen Beistand für die Gläubigen stand es nicht immer zum Besten. So wurde auch ihre Berufung um 1750 ein Objekt obrigkeitlichen Interesses³⁶. Die »*Conditiones unter welchen ein Prediger auf dem Lande hin künftigt zu erwehlen seyn wird*« vom 5. Juli 1747 machten hier den Anfang³⁷. Sie sahen neben den vor einem *Collegio Theologico* abgelegten Examina und rechtschaffenem Lebenswandel vor allem eine Vielzahl von Bedingungen und Bestimmungen vor, die dem Geistlichen Ministerium als Oberbehörde und den Visitatoren als direkten Vorgesetzten eine wirksame Kontrolle des Predigers erlaubten. Die Landpfarrer sollten die Visitatoren als Autorität direkt nach Gott begreifen, sie sollten sich so »*betragen, wie es einem christlichen und frommen reformirten Prediger eignet und gebühret, er auch solches Vor den Herren Kirchen-Visitatoren, insonderlich aber dermaleinst vor Gottes Richter-Stuhl zu verantworten sich getrauet.*« Zudem sollten sie »*einem gantzen Hochweisen Rath auch überhaupt und denen Herren Kirchen-Visitoribus insbesondere als Patronis Ecclesiae zu allen*

35 Kohlmann, (wie Anm. 27), S. XXV; vgl. auch Cassel, *Historia* (wie Anm. 33), S. 44/45 und StAB 2-Q.1.B.1.

36 Für die Zeit zuvor vgl. die Verordnung Wornach die Prediger auff dem Lande sich zu halten. Bremen 1686. StAB 2-Q.1.b.1. 1686 Feb. 24.

37 StAB 2-Q.1.b.1. 1747 Juli 5.

Zeiten getreu, hold und gewärtig seyn.«³⁸ Deutlicher konnte man die Anbindung der Landprediger an die Visitatoren und die Unterordnung der Landkirchen im Patronatsverhältnis zum Rat kaum formulieren. Die Eignungsbedingungen der Landprediger wurden 1750 um eine Instruktion der Kirchenvisitatoren für die Prediger auf dem Land ergänzt³⁹. Die Anweisung diente dazu, einen regelmäßigen und weitgehend einheitlichen Gottesdienst »so, wie in der Stadt geschieht«, auch auf dem Lande zu sichern. Die Prediger waren gehalten, ihre Predigten persönlich zu halten und die vom Ministerium vorgegebenen Zeiten und Texte zu beachten. Neben dem eigentlichen Gottesdienst galt ein wesentliches Augenmerk der Unterrichtung der Kinder und Jugendlichen sowie der Vorbildfunktion des Predigers. Dieser habe »die Mitglieder seiner Gemeinde, so viel thunlich, zu besuchen und sie anzusetzen, daß sie nach dem Wort Gottes und der Regel Christi ihren Wandel führen«⁴⁰.

Am 19. Oktober 1768 erging unter den Visitatoren Volkhard Mindemann und Johann Pundsack eine »Generale Instruktion für die Prediger auf dem Lande«, die sich in 19 Punkten detailliert vor allem der Vorbildfunktion im Lebenswandel, den Pflichten bei der Predigt und im Unterricht und den seelsorglichen Obliegenheiten widmete. In den letzten beiden Punkten ging die Instruktion auch auf die Rechnungspflicht vor den Visitatoren ein⁴¹. Ihr folgte gleich am nächsten Tag eine »General-Instruction für die Schulmeister auf dem Lande«⁴².

Während in den Landgemeinden die Prediger für den Kultus und die christliche Unterrichtung der Bevölkerung zuständig waren, bildeten die Kirchen-Juraten die wichtigsten Personen für die Verwaltung der kirchlichen Güter.

Die Kirchen-Juraten, die zunächst von der Gemeinde, später vom Prediger vorgeschlagen, aber von den Visitatoren ernannt wurden, hatten vor allem an der Verwaltung der kirchlichen Ein- und Ausgaben teil sowie an der Bauunterhaltung von Kirche, Schule und Nebengebäuden⁴³. Sie hatten vor den Visitatoren den ordnungsgemäßen Zustand des Kirchenbesitzes an Immobilien, bewirtschafteten und verpachteten Ländereien sowie der Gemeindekassen zu bezeugen. Dies waren nicht unwichtige Aufgaben, mußte sich die Gemeinde doch aus ihren eigenen Kirchengütern finanzieren. Diese bestanden zunächst aus dem Pfarrgut, zu dem noch Natural-, Geld- und Dienstleistungen der Bauern sowie Einnahmen aus Gebühren kamen. Später zog auch hier eine den Visitatoren unterstellte Zentralkasse zum Besten aller Landkirchen Kompetenzen an sich⁴⁴. Jede größere Ausgabe und vor allem die Verleihung und

38 Ebd., unterschrieben von Georg Gottfried Brockmann, Hieronymus Benoorden und Georg Wilckens.

39 StAB 2-Q.1.b.1. 1750.

40 Ebd.

41 StAB 2-T.2.hh.1./5/.

42 StAB 2-T.2.hh.1./6/. 1768 Oktober 19, Instruktion der Prediger auf dem Lande. Cassel, Historia (wie Anm. 33), S. 275. 1768 Oktober 20, Instruktion der Schulmeister auf dem Lande, ebd., S. 283.

43 Veeck, (wie Anm. 13), S. 261 f.

44 Ebd., S. 264.

Einklagung von Kirchengeldern sowie die Bemeierung von Kirchenland bedurfte der Instruktion und Zustimmung der Visitatoren. Alle Meierbriefe, auch deren Erneuerungen, hatten nur mit Unterschrift der Visitatoren Gültigkeit. Auch hier setzten um 1750 Reformen zur Hebung der Einkünfte ein⁴⁵. Da die Kirchenjuraten dazu neigten, aus den Kirchen- und Armenkassen kleinere Beträge an Gemeindemitglieder auszuleihen, die dann oft nicht zurückgezahlt werden konnten, gingen die Visitatoren in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts dazu über, alle Überschüsse der Kirchenkasse in die Visitationskasse einzuziehen, sie gemeinsam zu bewirtschaften und den Landgemeinden nur noch die zustehenden Zinsen auszuzahlen.

Auch die Vielzahl der Pflichten eines Kirchenjuraten wurden wie zuvor schon die der Landprediger und Lehrer unter den Visitatoren Mindemann und Pundsack am 7. Juli 1769 in einer ausführlichen »*General-Instruktion für die Kirchengeschworne bey den Kirchen auf dem Lande*« zusammengefaßt⁴⁶. Dabei wurden auch die Geschworenen allgemein auf »*ein gottesfürchtiges, ehrbares und nüchternes Leben*« verpflichtet und ermahnt, den Prediger und den Schulmeister »*für etwaigen ungerechten Schimpf und Gewalt*« zu schützen. Doch ging der Tenor der Instruktion in eine andere Richtung: jede, auch die kleinste Befassung mit den Kirchengütern und-geldern, so vor allem die Anlage von *Capitalien* sollte von den Geschworenen nur nach Rücksprache mit den Visitatoren und in jederzeit nachprüfbarer schriftlicher Form vorgenommen werden. Sogar Einzelheiten zu Reparaturen und Baumaßnahmen an Gebäuden wurden erörtert und geregelt. An die Instruktion schloß sich ein »*Eid der Kirchengeschwornen*« an, den alle Juraten des Landgebiets zu leisten hatten⁴⁷.

Den Landkirchen kamen für die ländliche Bevölkerung vielfältige Funktionen zu. In ihnen fanden Gottesdienste, Taufen, Trauungen und Beerdigungen statt, sie bildeten Orte des Beistands und der geistlichen Unterweisung für die Erwachsenen, der Erziehung und Beschulung für die Kinder, in ihnen wurden die Verordnungen der Obrigkeit proklamiert und nicht zuletzt waren sie wichtige Orte der regelmäßigen Zusammenkunft und des Austauschs. Angesichts dieses Stellenwertes waren sie an einigen Stellen des Bremer Landgebietes jedoch rar gesät.

Dies galt besonders für das Niedervieland. Zwar besaß es in Seehausen mit St. Jacobi ein altes Kirchspiel, doch bildete dieses bereits seit dem hohen Mittelalter einen Parochialverband, der das nördliche Niedervieland, nicht jedoch die anderen Dörfer umfaßte⁴⁸. Überdies lag das Seehausener Patronat

45 Im Januar 1750 führten die Visitatoren bei den Landkirchen die Bezahlung von Weinkauf-Gebühren bei Änderungen in den Meierverhältnissen ein, ab dem 1. Juli 1750 waren doppelte Meierzinsen zu entrichten, 1/4 der Einnahmen aus diesen Änderungen kam dem Prediger, 3/4 der Kirchenkasse zugute. StAB 2-T.2. hh.1. /4/; StAB 2-Q.1.B.1. Bd. 2., Manuskript »Kirchen und Schulen auf dem Lande«.

46 StAB 2-T.2. hh.1. /7/.

47 StAB 2-T.2. hh.1. /7/.

48 Adolf E. Hofmeister, Seehausen und Hasenbüren im Mittelalter. Bauer und Herrschaft im Bremer Vieland. Mit einer Quellensammlung von Andreas Röpcke (VSAB 54), Bremen 1987, S. 85 ff.

nicht beim Bremer Rat, sondern war von den Grafen von Hoya über die Herzöge von Braunschweig-Lüneburg an Hannover gekommen. Seehausen war die einzige lutherische Gemeinde im Bremer Landgebiet und das königlich hannoversche Präsentationsrecht sorgte dafür, daß dies auch im 18. Jahrhundert so blieb. Die Auseinandersetzungen zwischen den Bremer Visitatoren und den hannoverschen Predigern führten zu endlosen Streitigkeiten und Protestnoten⁴⁹. Als Bremen im Stader Vergleich von 1741 in den an Hannover abgetretenen Dörfern der »pagi cessi« das Präsentationsrecht der Prediger zugestanden bekam, forderte der Rat dies auch für die St. Jacobi Gemeinde in Seehausen. Hannover verweigerte dies jedoch und erst in der Folge des Reichsdeputationshauptschlusses kam man 1804 zu einer Einigung⁵⁰.

Für die reformierten Einwohner des Niedervielands war St. Jacobi Seehausen um 1750 mithin eine zwar örtlich nahe gelegene, jedoch geistlich »auswärtige« Pfarre. Ihre Parochialbeziehungen waren traditionell in die Stadt Bremen oder sogar auf Vorstadtgemeinden am anderen Weserufer gerichtet. Die Bewohner des links der Weser gelegenen Ober- und Niedervielandes waren seit dem Mittelalter mehrheitlich bei St. Martini eingepfarrt. An dieser Kirchspielzugehörigkeit hatte für die in Woltmershausen, Rablinghausen, Strom und Neuenland lebenden Einwohner auch die Einrichtung der St. Pauli Pfarrei in der Neustadt ab 1639 nicht viel geändert⁵¹. Während die in der Neustadt wohnenden Bürger seit 1682 in St. Pauli auch einen eigenen Kirchenneubau hatten, behielt für die Bewohner der Vorstadt und des Landgebiets ihre traditionelle altstädtische Kirchspielzugehörigkeit Gültigkeit. Allerdings nahmen zunehmend Bewohner der umliegenden Dörfer die Gelegenheit wahr, in St. Pauli die Kirche zu besuchen und dort ihre Toten zu beerdigen⁵².

So weit sie nach St. Martini eingepfarrt blieben, hatten sie einen erheblich längeren Kirchweg als die Neustädter, was angesichts der schlechten Verkehrsverhältnisse abseits befestigter Straßen – und dies betraf fast alle Niedervieländer Dörfer gleichermaßen – deutliche Beschwerden mit sich brachte und unter ungünstigen Witterungsverhältnissen den Kirchgang oftmals unmöglich machte. Die Bewohner von Lankenau, die in der unweit auf dem anderen Weserufer liegenden Kirche von Gröpelingen eingepfarrt waren, hatten nicht die Beschwerde schlechter und langer Landwege auf sich zu nehmen, sondern waren beim Übersetzen über die Weser den nicht minder gravierenden Risiken des Wasserweges ausgesetzt. Da nicht nur Erwachsene, sondern auch Kinder zum Unterricht und zur religiösen Unterweisung die Kirchen Sommers wie Winters aufzusuchen hatten, wird dies von den

49 Vgl. hierzu Kohlmann (wie Anm. 27); Heitmann (wie Anm. 13), S. 198 ff.

50 Franz Buchenau, Die Freie Hansestadt Bremen und ihr Gebiet, Bremen 1882, S. 286.

51 Vgl. hierzu Karl Dillschneider, Die St.-Pauli-Kirche in der Bremer Neustadt 1682 – 1982. Geschichte und Baugeschichte, Bremen 1982; Kurd Schulz, St. Pauli in Bremen Neustadt, Bremen 1957; Heitmann (wie Anm. 13), S. 164 ff.

52 StAB 2-Q.1.B.1. Bd. 2. Vgl. hierzu auch Klaus Schwarz, Die stadtbremischen Kirchhöfe von der Reformation bis zur Franzosenzeit (1813) – Topographische Situation und Bestattungsüberlieferung, in: Brem. Jb. 58, 1980, S. 23 - 64, hier S. 34f.

Lankenauern gewiß als nicht wenig hinderlich angesehen worden sein. Mit der geistlichen Versorgung des Niedervielands stand es mithin nicht zum Besten und viele Niedervieländer dürften dies als Mangel empfunden haben. Doch hatten die Bewohner mit diesen Mißlichkeiten schon immer leben müssen und manchen war, wie noch zu zeigen sein wird, ihre Bindung an die altstädtischen und vorstädtischen Gemeinden lieb und teuer geworden.

3. Die Gründung einer reformierten Kirchengemeinde im Niedervieland

Am 25. August 1746 beschäftigte sich der Rat in der Wittheitssitzung mit der Frage, »ob nicht im Niederviehlande eine Kirche zu erbauen« sei⁵³? In der anschließenden Diskussion gelangte man zu einem »Conclusum«, das vermuten läßt, daß ein bereits länger vorbereitetes und gut durchdachtes Anliegen der Kirchenvisitatoren in Vorschlag gekommen war. Denn der Rat legte bereits jetzt den Neuzuschnitt einer Gemeinde fest, indem er beschloß, »daß die Dörfer Woltmershausen, Rablinghausen, Lanckenau und Neuenland zu combiniren und zu deren Behuf im Nieder-Viehlande eine Kirche zu erbauen seye«⁵⁴. Dabei ging es offenbar weniger um eine Kirche für das Niedervieland als um eine Kirche im Niedervieland. Der durch die Dörfer beschriebene Sprengel schloß nämlich Seehausen aus und umfaßte mit dem Neuenland auch eine zum Obervieland gehörige Siedlung. Eine zeitgenössische Beschreibung des Sprengels präziserte, daß dieser in Strom die Anbauten am Ochtumdeich bis zur Mühle an der Seehauser Kirchspielgrenze umfaßte, desgleichen die Häuser in der Gegend des Warturms und die Hackenburg (Abb. 2)⁵⁵.

Zunächst wurde noch kein Platz für den Bau der Kirche festgelegt. Doch wurden die Bürgermeister und Visitatoren Daniel von Büren und Henrich Meier beauftragt, »zu überlegen, an welchem Orte die Kirche zu erbauen, auch woher die erforderlichen Unkosten zum Bau und das Salarium des Predigers zu nehmen« sei.

Sowohl von Büren als auch Meier verkörperten den für das 18. Jahrhundert üblichen Typus des bremischen Ratsherrn, der in der Regel in jungen Jahren das Bremer Gymnasium Illustre durchlaufen, danach auswärtige Universitäten besucht und dabei Rechtswissenschaften studiert hatte. Neben juristischen und staatswissenschaftlichen Kenntnissen, die zumeist auf niederländischen oder den reformierten Hochschulen des Reichs erworben wurden, war bei diesen Vertretern der bremischen Obrigkeit auch ein Verantwortungsgefühl gegenüber kirchlichen Dingen vorzusetzen. Die Leitung des bremischen Staatswesens schloß in ihrem Verständnis immer auch die Berücksichtigung der Interessen der reformierten bremischen Geistlichkeit ein.

So hatte Henrich Meier als Sohn eines gleichnamigen Senators zunächst das Gymnasium Illustre in Bremen besucht, danach in Utrecht studiert und dort 1701 den Titel eines Doktors beider Rechte erworben. Anschließend

53 Wittheitsprotokoll StAB 2-P.6. a.9. c.3. b.36. S. 112.

54 Ebd., S. 113 f.

55 StAB 2-Q.6. B. IV.1. a. /18/.

führten ihn Reisen durch die Niederlande, das Elsaß und Österreich. In Wetzlar hielt er sich länger auf, kehrte 1702 nach Bremen zurück und wurde 1708 Ratsherr und 1720 Bürgermeister⁵⁶.

Auch Daniel von Büren, als Träger eines berühmten Namens ebenfalls aus einer alten Ratsherrenfamilie stammend, hatte nach Besuch des Gymnasiums in Bremen seit 1713 die Universitäten Rinteln, Marburg und Duisburg besucht, in der reformierten Hochburg Duisburg den Doktor beider Rechte erworben und war nach seiner Rückkehr von Reisen durch Holland, Frankreich und England 1721 in den Rat eingetreten, 1736 wurde er Bürgermeister⁵⁷.

Meier verstarb bereits im März 1747, sein Nachfolger als Visitor wurde Heinrich Gerhard Schumacher, der in besonderer Weise den Typus des gelehrten Ratsherrn vertrat. Schumacher wurde 1695 in Hamm in der Grafschaft Mark als Sohn des Bremer Predigers und Professors Dr. Albert Schumacher geboren, er hatte die Schule zu Cleve und seit 1703 das Bremer Gymnasium besucht. Nach Studien in Utrecht und Halle sowie Reisen durch Ungarn, Schlesien und Sachsen ging Schumacher 1721 ebenfalls an die Universität Duisburg, wo er 1721 den Doktor beider Rechte erwarb. Schumacher lehrte anschließend als Professor der Rechte am Gymnasium in Bremen, wurde 1727 Ratsherr und 1751 Bürgermeister⁵⁸. Er sollte ab 1747 zum hauptsächlichen Förderer des Niedervielander Kirchenbaus werden⁵⁹.

Man wird davon ausgehen können, daß die Visitatoren 1746 Pläne zur Finanzierung der Kirche und Überlegungen zu deren Örtlichkeit vorliegen hatten, doch mußte zuvor ein anderes Problem aus dem Weg geräumt werden. Da der Niedervielander Sprengel aus dem Gemeindegebiet von St. Martini geschnitten werden mußte und somit dort zu Einnahmeverlusten führte, war mit Widerstand zu rechnen. Diesem konnte man am besten begegnen, wenn man den betroffenen Predigern von vorn herein Entschädigung für die zu erwartenden Ausfälle in Aussicht stellte. Entsprechend wurde verfahren: »*Da aber die Woltmershäuser etc. zu St. Martini Kirche gehören, mithin dadurch denen Herren Predigern an ihren Revenuen etwas abgehen dürfte, als wäre denselben jährlich 50 Reichsthaler von den neuen Gefällen beyzulegen.*« Um wegen der Einwohner von Lankenau ähnliche Bedenken in Gröpelingen auszuräumen, wurde zugleich entschieden, daß »*dann auch dem Herren Holwehl,*

56 Heinrich Wilhelm Rotermund, Lexikon aller Gelehrten, die seit der Reformation in Bremen gelebt haben, Bremen 1818, Bd. 2, S. 51.

57 Ebd., Bd. 1, S. 49.

58 Ebd., Bd. 2, S. 175, zu seinem Vater ebd., S. 171 ff., zu seinem Bruder Friedrich Johann Arnold Schumacher ebd., S. 174 f., vgl. auch Anm. 5.

59 Auch die anderen zur Zeit des Niedervielander Kirchenbaus im Rat sitzenden Bürgermeister hatten fast analoge Bildungswege aufzuweisen. Diederich Meier hatte in Frankfurt an der Oder Rechte studiert, in Utrecht promoviert und ab 1712 am Gymnasium Illustre Rechte gelehrt, vgl. ebd., Bd. 2, S. 15. Henrich Lampe studierte ebenfalls in Utrecht und Frankfurt an der Oder Rechte, erwarb aber keinen Dokortitel, vgl. ebd., Bd. 1, S. 267. Christian Schöne hatte nach dem juristischen Studium in Halle und Rinteln 1717 in Duisburg promoviert, vgl. ebd., Bd. 2, S. 161.

welcher die Lankenauer verliehret, der Abgang ad dies vitae von denen Herren Visitatoren zu vergüten« sei⁶⁰.

Nachdem der Entschluß zur Gemeindegründung gefaßt war und der Sprengel aus den Altgemeinden freigekauft werden konnte, ging man an die Umsetzung des Vorhabens und dies hieß zunächst an die Beschaffung der Finanzmittel.

Die zu ihrem baulichen und personellen Unterhalt nötigen Mittel mußten die Bremer Kirchengemeinden des 18. Jahrhunderts selbst aufbringen. Die laufenden Kosten aus Baulast und Unterhalt des Predigers sowie des kirchlichen Personals wurden dabei in der Regel aus den Kirchengütern bestritten, die unter Verwaltung der Bauherren bzw. der Visitatoren im Landgebiet standen. Außerordentliche Lasten mußten jedoch fast immer durch besondere Sammlungen und Kollekten aufgebracht werden⁶¹. So besonders in diesem Fall, wo noch kein separates Kirchenvermögen existierte. Schon auf der nächsten Wittheitssitzung, am Freitag, dem 2. September 1746, folgte der Rat dem Vorschlag, zum »Niederviehlandischen Kirchenbau« am folgenden Sonntag eine Sammlung zu proklamieren⁶².

Am 4. und 11. September 1746 publizierte »ein hochweiser Rath« das Proklam zu einer »Collecte wegen der im Nieder-Viehlande zu erbauenden neuen Kirche und Prediger-Hauses, auch zu bestellen seyenden besondern Predigers«, das in der Alt-, Neu- und Vorstadt verkündigt wurde⁶³. Der Neubau einer Kirche, zudem verbunden mit der Neueinrichtung einer Kirchengemeinde, war eine keineswegs gewöhnliche Angelegenheit. Kirchenneubauten und vor allem Gemeindegründungen waren seit dem Mittelalter in Bremen nur selten vorgekommen. Es lohnt daher, sich die Begründung des Proklams anzuschauen, mit der für das Vorhaben geworben wurde. Der Rat verwies zunächst auf seine »treu väterliche Vorsorge vor die Geist- und Leibliche Wolfahrt aller unter deßelben Obrigkeitlichen Schutz und Schirm befindlicher Einwohner in der Stadt und auf dem Lande«. Demnach habe er in einem offenbar längeren Entscheidungsprozeß »in reifliche Erwägung gezogen, daß die Einwohnere des Nieder-Viehlandes, Evangelisch Reformierter Religion, mit keiner eigenen Kirche und öffentlichen Gottes-Dienste versehen, sondern sich deßen, diebeits der Weser, resp. zu St. Martini in der Stadt und zu Gröpelingen im Werderlande erholen müssen, welches jedoch mit vielen Ungemach und Hindernüßen, besonders bey Herbst- und Winterszeiten, verknüpft, und dadurch sothane Einwohner des Nieder-Viehlandes mit ihren Kindern an den nöthigen Unterrichte und Seelen-Pflege zuweilen Mangel leiden müßen, auch zu mehrenmahlen, bey Sterb- und andern geschwinden Fällen, deßen nicht so fort, und wie es deren Zustand erfordert, habhaft werden können (...)«.

60 Wittheitsprotokoll (wie Anm. 53), S. 114; Christoph Holwehl (14. 4. 1696 – 7. 7. 1755), 1724 – 1755 Prediger in Gröpelingen.

61 Veeck (wie Anm. 13), S. 255.

62 Wittheitsprotokoll (wie Anm. 53), S. 117. StAB 2-Q.6.B.IV.1. a. /6/. Angekündigt in den Bremer wöchentliche Nachrichten 3. 9. 1746.

63 StAB 2-P.5. c.2. a.1. a. Proclamata manuscripta, Bd. 5, S. 74.

Offen sprach man das aus Sicht des Rats dringliche Problem der im Nieder-
vieland lebenden Bevölkerung an: Es gab dort keine reformierte Kirche. Den
Mangel an seelsorgerischer Betreuung und Unterrichtung der Kinder werden
die Landleute ebenso empfunden haben wie das Problem, daß bei plötz-
lichen Todesfällen oder anderen eiligen Angelegenheiten, die eines Pfarrers
bedurften, schnell Not am Mann war. Die treuväterliche Vorsorge des Rats
galt somit gewiß einem Bedürfnis der Einwohner. Dabei wird der Rat auch
nicht wenig von der Sorge um zunehmenden lutherischen Einfluß im Land-
gebiet geleitet worden sein. Erkennbar fällt zudem der Entschluß, die Lücke
in der geistlichen Versorgung der Landbevölkerung zu schließen, mit den
zeitgleichen Bestrebungen des Rats, das Landgebiet in vielfältiger Hinsicht
besser unter Aufsicht und Obhut zu stellen, zusammen. Für diese Aufsicht
waren auf dem Lande neben den Gogräfen die Prediger und die Juraten
ideale Instrumente der Rats Herrschaft. Die proklamierten Beweggründe des
Rats entsprachen daher neben den Bedürfnissen der Landbevölkerung gewiß
auch denen der eigenen Politik.

Ein Ort für den Bau der Kirche wurde zunächst noch gar nicht genannt, man
verkündete nur den Beschluß, den *»erwhenten Einwohnern des Nieder-Vieh-
landes eine eigene Kirche, an einem dazu bequemen und bestgelegenen
Orte, erbauen zu laßen, und einen eigenen Prediger zu bestellen, damit
dieselben, zu fleißigerer und ungehinderter Abwartung des öffentlichen
Gottes-Dienstes Gebrauch derer Gnaden-Mittle (...) bey Tag und Nacht, in
Noth und Todes-Fällen jederzeit beygesprungen werden könte (...)«*.

Daß die Kosten für den Niedervielander Kirchenneubau unmöglich auf die
Bewohner des späteren Kirchspiels umgelegt werden konnten und sich nur
durch eine Anstoßfinanzierung aus anderen Quellen realisieren ließen, wurde
im Kollektenaufruf vom September 1746 ausdrücklich gesagt, da *»so wohl zu
Auferbauung der neuen Kirche, und derer dahin gehöriger Prediger- und
Schul-Gebäude, als auch zu Salarirung des Predigers, ein ansehnliches erfor-
dert wird, welches weder ex publico, noch von denen Einwohnern des Nieder-
Viehlandes bey diesen schlechten Zeiten bestritten werden könte«*.

Unter kunstvollen und wortreichen Wendungen appellierte der Rat an die
Mildtätigkeit der Bürger und Einwohner, die *»zum besten und Dienst so vieler
Seelen ihrer Mit-Christen abzielenden heilsahmen Wercks, nach dem Maaß
ihres von der Güte Gottes ihnen zugetheilten Vermögens«* sich freigiebig
zeigen möchten, wenn die Kollekte *»durch die Diaconos von Hauß zu Hauß
eingesamlet werden soll«*.

Mildtätige Kollekten und auch durch den Rat angeordnete Sammlungen
waren angesichts der notorisch dünnen Finanzdecke der Gemeinden kei-
neswegs selten. Sie wurden nicht nur innerhalb der Städte und Gemeinden
veranstaltet, sondern auch überregional durchgeführt. In den Akten des
Venerandum Ministerium finden sich zahlreiche Bitten um Unterstützung
auswärtiger Gemeinden, die die Freigiebigkeit der Gläubigen gewiß nicht
wenig belasteten⁶⁴. Der Rat vergaß daher nicht darauf hinzuweisen, daß man

64 StAB 2-T.2.b.

»bisher die von auswärtigen Orten zum öftern gesuchte Collecten möglichst abgelehnet, und man damit geraumer Zeit verschonet worden«, um die besondere Dringlichkeit dieser Bremer Kollekte zu unterstreichen.

Die Durchführung der Kollekte in den Bremer Kirchengemeinden erzielte ein ansehnliches Ergebnis. Die Diakonen brachten bei ihrer Sammlung von Haus zu Haus 941 Reichstaler (Rth.) zusammen⁶⁵. Doch reichte dies bei weitem nicht aus, um die Gemeindegründung zu finanzieren. Am 20. Oktober wurde in der Wittheitssitzung ein »Projekt, so die Diaconen vorgeschlagen, vorgewiesen«⁶⁶, das die Abhaltung einer »Lotterie, zum Behuef des im Nider-Viehlande zu erbauenden neuen Kirche und Pfarr-Hause« beinhaltete⁶⁷. Im Proklam zur Durchführung der Lotterie trug der Rat wortreich die Gründe vor, warum eine starke Beteiligung der Bremer an der Lotterie, die wiederum von den Diakonen durchgeführt wurde, notwendig und gottgefällig sei. Der Appell, der mit der Versicherung geschlossen wurde, daß »der allweise und grundgütige Gott« milde Gaben »entweder so fort bey dieser Gelegenheit (...) ersetzen, oder sonst auf andere Weise vergelten werde«, verfehlte seine Wirkung nicht. Die am 23. Oktober 1746 ausgerufene Lotterie, zu der auch Spenden von auswärts eingingen, erbrachte bis zu ihrer Ziehung im Mai 1747 2656 Rth. für den Niedervielander Kirchenbau⁶⁸. Mit der Kollekte und der Lotterie war schon 1746 ein ansehnliches Anfangskapital von über 3500 Rth. zusammengekommen. Der Plan zur Gründung des Niedervielander Kirchspiels war aber offenbar nicht überall in der Stadt nur auf Wohlwollen gestoßen. Schon nach der Sammlung vom 12. September 1746 hatte die Diakonie von St. Martini zwar 76 Rth. 54 Gr. – also gerade einmal 8 % der Gesamtsumme – an den Ratsherrn Schumacher übersandt, aber sich zugleich bei Bürgermeister Meier beschwert, daß sie nicht um die Sammlung gebeten worden waren, sondern daß diese »befehlsweiß von denen Cantzeln« ergangen sei⁶⁹.

Wenig später lag eine weitere beim Rat vorgebrachte Beschwerde aus St. Martini vor. Am 30. November 1746 protokollierte man in der Wittheitssitzung wegen des Niedervieländischen Kirchenbaus, daß im »St. Martini Kirchspiel sich einige gemeldet, welchen sothaner Kirchenbau nicht angestanden und deswegen der Abreißung der Dorffer widersprochen«⁷⁰. Der Rat war aber gewillt, die Dörfer ziehen zu lassen und in dieser Sache auf Einwendungen aus der St. Martini Gemeinde nicht weiter einzugehen. Er beschloß, »daß solche Burger, die sich etwan bei den Bauherrn widersetzlich erklären mögten, zurück zu weisen« seien. Wer genau sich widersetzt hatte, ist aus den Notiz nicht festzustellen. Da das Protokoll von Bürgern spricht, wird der Protest aus den Reihen altstädtischer Gemeindeglieder gekommen sein, die mit der Schmälerung der Gemeinde nicht einverstanden waren. Daß die Beschwerden bei den Bauherren und nicht bei den Predigern vorgebracht wurden,

65 Cassel, Historia (wie Anm. 33) Bd. 1, S. 413.

66 Wittheitsprotokoll (wie Anm. 53), S. 132.

67 StAB 2-P.5.c.2.a.1.a. Proclamata manuscripta, Bd. 5, S. 76.

68 StAB 2-Q.6.B.IV.1.a./8/. Cassel, Historia (wie Anm. 33), Bd. 1, S. 413.

69 StAB 2-T.4.a.3.c.2.b.1. Diakonieprotokoll St. Martini, 12. und 13. September 1746.

70 Wittheitsprotokoll (wie Anm. 53), S. 149.

mag darauf hinweisen, daß sie Ihre Ursachen in finanziellen Sorgen hatten. Auch wenn es sich hierbei nur um »*einige*« handelte, zeigt dies doch, daß die Gemeindegründung so ohne weiteres nicht zu bewerkstelligen war. Zudem verlangsamte sich das seit August 1746 vorgelegte Planungstempo. Man war mit Kollekte und Lotterie noch nicht so weit gelangt, daß die Finanzierung gesichert war. Dennoch schritt vor allem der Ratsherr und Visitator Schumacher mit seinem Vorhaben voran. Spätestens im Sommer 1747 wurde von den Visitatoren der endgültige Platz für den Kirchenbau festgelegt. Die Kirche und das Predigerhaus sollten in Rablinghausen gebaut werden⁷¹. Man hatte hierfür an der Grenze des Dorfes zu Woltmershausen eine geeignete Stelle gefunden⁷². Das direkt am Weserdeich gelegene Grundstück für Kirche und Kirchhof sowie Pastorenhaus und Pastorengarten wurde aus der Rablinghauser Gemeinheit am »*Dungen*« oder »*Hohenwerder*« geschnitten (Abb. 3). Für diese Wahl wird vor allem die vergleichsweise zentrale Lage Rablinghausens im Niedervieland gesprochen haben. Bemißt man es an seiner Größe, so war Rablinghausen eher unbedeutend. Es verfügte 1746 über zwei Landgüter und ca. eineinhalb Dutzend Wohnhäuser, in denen die Familien von 6 Bauleuten, 4 Kötnern, 2 Brinksitzern und 13 Häuslern lebten. Hinzu kamen einige Scheunen und Ställe⁷³. Die Landgüter sind auf Heinbachs zeitgenössischer Karte des Landgebiets mit den Nummern 23 und 24 belegt, es waren das Sanderssche Vorwerk (23) und das Gut des Bürgermeisters und zweiten Kirchenvisitators Daniel von Büren (24). Auch Ratsherr und erster Kirchenvisitator Dr. Schumacher (21) sowie Bürgermeister Christian Schöne (20) besaßen im benachbarten Woltmershausen ein Landgut (vgl. Abb. 2). Am geplanten Kirchenstandort waren Visitatoren und Bürgermeister somit auch als Gutsherren präsent.

Mitte des 18. Jahrhunderts lebten in Rablinghausen zwar nur um die 100 Einwohner⁷⁴, aber es befand sich im Dorf eine kleine Landschule, die als Kirchspielschule von St. Martini eingerichtet worden war⁷⁵. Das Dorf erfüllte somit bereits zentralörtliche Funktionen. Der zentralen Lage kam erhebliche Bedeutung zu, hatte doch der Rat die Notwendigkeit der Gemeindegründung mit den langen Kirchwegen begründet, aber zugleich ein Kirchspiel geschaffen, das eine gewaltige Ausdehnung hatte (vgl. Karte Heinbach). Vor allem die Einwohner von Strom und Neuenland hatten weiterhin erheblich lange, zum Teil sogar längere Kirchwege! Dies, die ungewisse Frage der Baufinanzierung

71 Ein Schreiben des Stadtvogtes Renner vom Oktober 1747 spricht von Juli 1747. StAB 2-Q.6.B.IV.1.a./19/.

72 StAB 2-Q.6.B.IV.1.a./18/.

73 StAB 2-Q.6.A.3. Vgl. auch StAB 2-Q.1.B.1. Bd. 2. Manuskript »Kirchen und Schulen auf dem Lande«.

74 Erste genaue Zahlen in Ph. Heineken, Die freie Hansestadt Bremen und ihr Gebiet, Bremen 1836, S. 105 für das Jahr 1823: 137 Einwohner.

75 StAB 2-Q.6.B.IV.3.c. Die Schule war um 1690 eingerichtet worden und hatte 1702 nach einer Sammlung in St.-Martini einen eigenen Schulbau erhalten. 1753 wurde wegen Baufälligkeit des Schulhauses ein einfacher Neubau errichtet, der wiederum 1816 und nochmals 1847/50 ersetzt werden mußte. Vgl. ebd.



Abb. 2: Rablinghausen und das Nieder-Vieland 1748. Gut erkennbar ist die zentrale Lage von Rablinghausen – noch ohne Kirche – zwischen Strom, Lankenau und Woltmershausen sowie die abgelegene Lage der Höfe »Zum Neuen Lande«. Die Landgüter bremischer Bürger sind mit Zahlen durchnummeriert. Ausschnitt aus Johann Daniel Heinbachs Karte »Bremen und seine Dörfer, 1748«. Original im Focke-Museum, Bremen. (Foto: StA Bremen)

und vor allem auch die Folgelasten, die sich aus der Einrichtung einer Kirchengemeinde für die ansässigen Bauern ergeben konnten, wird dazu geführt haben, daß nicht wenige Nieder-Vieländer mit gemischten Gefühlen dem Projekt des Rats begegneten. Zu allem Überfluß machte sich in dieser schwierigen Phase ausgerechnet die Stader Regierung zum öffentlichen Fürsprecher der Bedenkenträger und stellte sich schützend vor die Verteidiger des Status Quo. Zu den hannoverschen Besitzungen in Bremen gehörten neben der Domimmunität zahlreiche Meierhöfe im Landgebiet. Im Nieder-Vieland lagen solche vor allem in Lankenau⁷⁶. Da die hannoverschen Beamten stets eine Beschneidung ihrer Rechte durch den Rat argwöhnten, mußte die

76 StAB 6,21 I.c. Meierhöfe in Lankenau.

geplante Auspflanzung der Lankenauer sie auf den Plan rufen⁷⁷. Am 28. Juli 1747 wurde der hannoversche Stadtvogt Renner von der königlichen Regierung in Stade beauftragt, Erkundigungen wegen der geplanten Gemeindegründung und der Auswirkungen auf die hannoverschen Besitzungen einzuziehen⁷⁸. Im Ergebnis seiner Befragung übermittelte Renner am 11. Oktober 1747 ein Schreiben an Bürgermeister von Büren und Dr. Schumacher als Kirchen-Visitatoren. Renners überstellte eine Sammlung von Beschwerden der Meier, die geeignet ist, die wortreichen Erklärungen des Rats zur Seelennot der Niedervielander in ungünstiges Licht zu tauchen. Zunächst hatten alle Befragten von sich gewiesen, jemals eine eigene Kirche gefordert zu haben, ja, im Gegenteil erklärt, daß sie in Gröpelingen und St. Martini mit der »Selen-Pflege und mit ihrem Gottes-Dienste wohl zufrieden wären, daß sie es nicht besser wünschen und hoffen könnten, allermåßen sie rechtschaffene und fleißige Prediger, dabey aber wenige Ausgaben hätten (...) und sowohl von Unterhaltung der Kirchen-Bedienten und Gebäude, als auch von Fuhren und Diensten befreit wären.«⁷⁹ Aus diesen wohlfeilen Verhältnissen fürchteten die Bauern nun vertrieben zu werden und machten geltend, daß »wenn gleich die Aufführung der Kirchen- und der Pfarrgebäude mit dem aus der Sammlung und der Lotterie vorhandenen Gelde wider Vermuthen sollte bewerkstellet werden können, dennoch keine Mittel zu derselben, wie auch des Predigers Unterhaltung auszufinden wären«. Außerdem hätten die Lankenauer wie auch die Bewohner der anderen Dörfer seit Alters eigene Kirchenstühle und Erbbegräbnisse in Gröpelingen und St. Martini, die sie nun »ohne Endgelt« verlassen sollten, wozu sie umso weniger bereit seien, als »sie ihre Vorfahren und Angehörigen nicht gerne in ihren Gräbern beunruhiget wissen mögten, welches nicht unterbliebe, so bald darauf keine Achtung mehr gegeben würde«. Überhaupt sei es zwar »dem Anschein nach den Lankenauern, Woltmershäuser und in Sonderheit den Rablinghäusern bequem, (...) eine Kirche in der Nähe zu haben«, doch würden sie und vor allem die Stromer und Neuenlander »lieber bey ihrer bisherigen Verfassung bleiben, weil sie die Kirchwege gewohnt und von Fuhren und Diensten befreit wären«. Zudem fürchtete man, bei Vakanzen in der neuen Kirche die Vertretungspastoren hinausholen und zurückfahren zu müssen, ganz zu schweigen von den Kosten für die Einführung der Prediger oder dem Unterhalt der Predigerwitwen. Besonders die Ausdehnung des Sprengels bot den Kritikern einen willkommenen Ansatz zur Beschwerde. So »würde es den Strömern, noch mehr den Neuländern unerträglich fallen, wan sie einen beschwerlichern, und diese vornehmlich einen über die Hälfte weitem Weg als sie vorhin zur Kirche gehabt, nehmen sollten, welcher im Winter die mehreste Zeit impassable und auf dem sie fast den ganzen Tag würden zubringen müßen, indem der Gottesdienst auf dem Lande später angienge als in der Stadt, von daher sie um Mittag wiederum zu Hause seyn und darüber

77 Auch den Neubau des Rablinghauser Schulhauses hatte die schwedische Regierung zu verhindern gesucht. Vgl. hierzu Duntze (wie Anm. 13), S. 449.

78 StAB 2-Q.6.B.IV.1. a./19/.

79 Ebd.

halten könnten, daß das Gesinde nicht in den Krügen sitzen bliebe, welches demnächst bey einer größern Entfernung schwerlich zu verhüten seyn würde«. Diese Beschwerden und die bedrohliche Aussicht, daß das Gesinde sich bei Abwesenheit der Herrschaft sogleich ins Wirtshaus flüchten würde, galten nicht nur für den Kirchgang, sondern auch für Taufen, Heiraten und Krankenbeistand, hinzu kam der lange Schulweg der Kinder. Besonders der geplante Rablinghauser Friedhof traf auf vehemente Ablehnung. Auch hier führten die Beschwerdeführer durchaus praktische Gründe an, »da sie bisher, wann die Leichen zur Stadt gebracht, im Wirtshause daselbst nur 1 Tonne Bier gegeben hätten, darauf ein jeder zu Haus gegangen wäre, dahingegen sie, wann die Leichen nach Rablinghausen zu Grabe gebracht werden sollten, die Begleiter zu sich in die Sterbhäuser einladen und wol die ganze Nacht bewirten müßten, welches ihnen 5 und 6 mal mehr Kosten, und mit großer Ungelegenheit vergesellschaftet seyn würde«.

Gerüstet mit diesen Vorhaltungen, denen eine gewisse Plausibilität nicht abzuspochen war und die zudem angeblich Volkes Stimme im Niedervieland wiedergaben, stellte sich »die königliche Regierung« schützend vor die »königlichen Gutsleute« und stellte »Amplissimo Senatui« anheim, die Gemeindegründung nochmals zu überdenken. Selbstverständlich wird niemand in der Stader Regierung zu dieser Zeit noch mit einem Rückzug des Rats gerechnet haben. Daher bat die Regierung wenigstens die Auspfarung der Strömer und Neulander sein zu lassen und machte ansonsten deutlich, daß man die königlichen Meier nicht mit »mehrern Pflichten« belegt sehen wolle⁸⁰.

Auch wenn wohl kaum alle Niedervielander die Argumente der Stader Regierung teilten, so war der Rat doch in die Defensive geraten. Er mußte nun deutlich machen, daß seine Kirchenpolitik durchaus den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprach und nicht gegen deren ausdrücklichen Wunsch durchgeführt wurde.

In seiner Antwort an den Stadtvogt Renner wies der Rat zunächst darauf hin, daß man im Niedervieland überhaupt keine neuen Ideen verfolge, sondern nur die Verwirklichung eines seit vielen Jahren verfolgten Vorhabens angegangen habe⁸¹. Dieses entspreche wegen der beschwerlichen Kirchwege über die Weser und in die Stadt dem Wunsch der Niedervielander Bauern. Der Rat machte in dieser Sache ebenfalls Aufsichtsprobleme als Grund geltend, da die Bauern »aber und sonderlich das Gesinde«, wenn Eisgang den Heimweg versperre, »in den Krügen in der Stadt sitzen blieben, auch bei den Leichbegängnissen den Bürgern gleich übermäßige Kosten an Wein verwendet würden«. Bei der geschickten Replik auf die angeblich günstigen Leichbegängnisse in der Stadt wurden die teuren Verlockungen der bürgerlichen Sitten mit Weingenuß anstatt bäuerlichem Bier sowie alle bedauerlichen Folgen für die Hauszucht beschworen. In allen anderen Fragen ließ der Rat die Argumente der Gegenseite überhaupt nicht gelten. So wären die Niedervielander eigentlich gar nicht bei St. Martini und in Gröpelingen eingepfarrt

80 Ebd.

81 Ebd., Kopie des Schreibens vom 25. Oktober 1747.

und besäßen auch keine »*eigenthümliche Kirchen- und Begräbnisstelle da-selbst, so zu den Höfen gehörte*«, vielmehr gingen sie »*gemeinlich in die Neustädter Kirche*« und beerdigten auch dort ihre Toten gegen die üblichen Gebühren. Was die Strömer anbetreffe, so könnten diese geraden Wegs nach Rablinghausen gelangen, wenn sie nur den Weg durch den Hulmen in Stand setzten, allenfalls den Neuenlandern gestehe man zu, daß sie nun einen längeren Kirchweg hätten. Doch müßten andern Orts Kirchgänger noch weitere Wege zurücklegen und wenn man den Neuenlandern den Weg über das Glacis und den »*Niederviehländischen Deich*« gestatte, wäre der Weg zu jeder Zeit auch trocken.

Für alle Dörfer der Gemeinde gelte als Fortschritt, daß sie nun auch zur Nacht, wenn die Tore verschlossen seien, in Notfällen einen Prediger holen könnten, zudem sollten die königlichen Meier wie alle anderen Leute auch, nicht zu neuen Lasten herangezogen werden, da die Baufinanzierung gesichert und auch ein Unterhaltsfonds angelegt sei⁸². Wie auch immer man in Stade die Argumente des Rats beurteilte, an einer weiteren Auseinandersetzung mit Bremen war man nicht interessiert. Nur auf die Tatsache, daß die Neuenlander »*zu der Ober- und nicht zu der Niedervieländischen Gohgräfschaft gehörten*« und sich folglich nur schwer in das neue Kirchspiel fügen würden, wies der Stadtvogt Renner nochmals mahnend hin⁸³. Er sollte hiermit die Meinung der Betroffenen besser eingeschätzt haben, als der Bremer Rat. Insgesamt aber war der Widerstand gegen die Gemeindegründung – soweit sich ein solcher überhaupt nennenswert geregt hatte – hiermit gebrochen.

Die Visitatoren waren zwischenzeitlich nicht untätig gewesen und hatten weitere Mittel gesammelt. Für den Kirchenbau wurde die Visitationskasse mit 1000 Rth. belastet, die Verwaltung der geistlichen Güter trug 1500 Rth. bei, von der Comthureikasse gingen 3500 Rth. ein und auch die städtische Münze wurde mit 500 Rth. herangezogen⁸⁴.

Bis zur Fertigstellung der Kirche sollte der Rat noch zweimal in außerordentlichen Sammlungen an die Freigiebigkeit der Bremer appellieren. In den Proklamen zu den Sammlungen vom 15. Dezember 1748 und vom 15. Februar 1750 bediente sich der Rat nochmals der bekannten Argumente und die Diakonen konnten 546 und 544 Rth. einsammeln⁸⁵. In der Summe sollten insgesamt fast 12000 Rth. für den Kirchenbau einkommen.

Während mit diesen Mitteln der Bau finanzierbar war, mußten für den Unterhalt der Gemeinde dauerhafte Geldquellen bereitgestellt werden. Allein aus den Gebühren für die kirchlichen Handlungen konnte der Unterhalt von

82 Ebd.

83 Ebd., Antwort vom 25. Oktober 1747.

84 2-Q.1.b.3.c. Das Rechnungsbuch der Visitationskasse vermerkt 1749 und 1750 je 500 Rth. für den Kirchenneubau. Vgl. auch Cassel, *Historia* (wie Anm. 33), Bd. 1, S. 413; Duntze (wie Anm. 13), S. 449; Wilms (wie Anm. 3), S. 24.

85 StAB 2-P.5.c.2.a.1.a. *Proclamata manuscripta*, Bd. 5, S. 81 ff., 91 ff.; Cassel, *Historia* (wie Anm. 33), Bd. 1, S. 413.

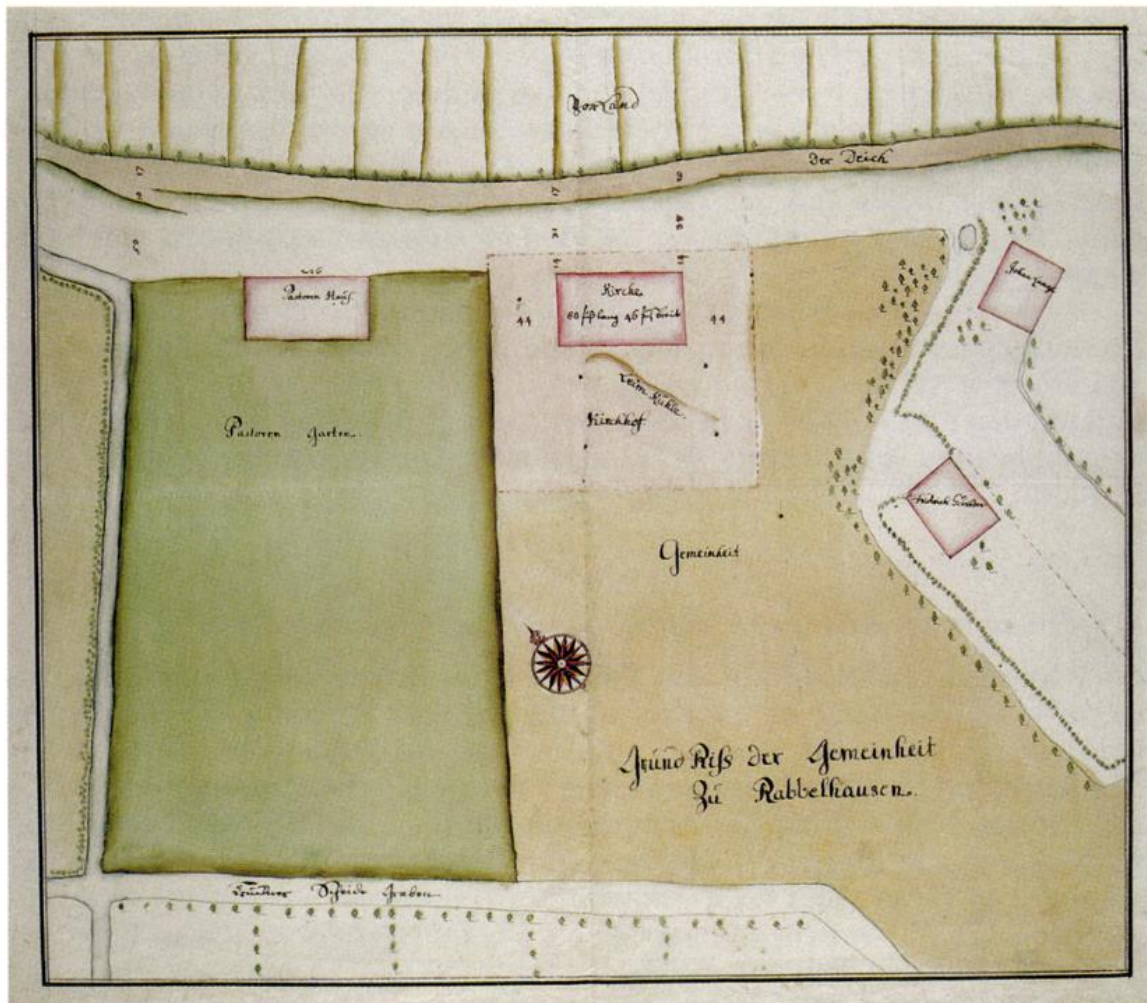


Abb. 3: Die Lage von Rabblinghauser Kirche, Kirchhof, Pastorenhaus und Pastorengarten in der »Gemeinheit« des Dorfes. Oben der Weserdeich. Kolorierte Zeichnung aus der Bauakte der Kirche (42 x 38 cm). (Foto: StA Bremen)

Baulichkeiten und Prediger nicht bestritten werden, hierzu mußte eine Basis aus Einkommen von Kirchengütern und Kapitalien gelegt werden.

Den Grundstock für den Unterhalt des Predigers konnte man durch eine Umschichtung von Mitteln gewinnen, die durch die Auflösung einer anderen Kirchengemeinde frei wurden. In Bremen existierte seit ca. 1620 eine kleine französische Gemeinde, die sich ursprünglich aus Hugenottenflüchtlingen rekrutiert hatte und deren Prediger durch Zuwendungen des Rats unterhalten wurden⁸⁶. 1748 starb der französische Prediger Pelisson und der Rat wurde von der »französischen Colonie« gebeten, eine Neuberufung zu bewilligen. Die französische Gemeinde hatte 1748 in ganz Bremen nur noch 129 Mitglieder und diese im Vergleich zu früheren Zeiten geringe Zahl machte es

86 Veeck (wie Anm. 13), S. 232 f. und 238 ff.

dem Rat leicht, das Gesuch abzulehnen »und nunmehr die hiesigen Colonisten zu denen deutschen Kirchen zu verweisen«⁸⁷. Es darf vermutet werden, daß der Vorfall dem Rat sehr gelegen kam, denn es wurde zugleich angeordnet, daß »die zur Salarirung des Predigers bishin verwandte Gelder ad alios pios usus zu destiniren« seien. Dabei gingen nach Ratsbeschluß vom Dezember 1748 der größte Teil des Geldes mit 314 Rth. 45 Gr. jährlich unmittelbar »dem Pastori zu Rablinghausen« zu, den es zu diesem Zeitpunkt eigentlich noch gar nicht gab⁸⁸.

Daß man die französische Gemeinde eingehen ließ, um den Unterhalt der Niedervielander Kirche finanzieren zu können, zeigt, daß für die neue Gemeinde eine solide Mittelzuweisung noch nicht vorlag. Außer den Zuwendungen des Rats kam es auch nach Einrichtung der Gemeinde nicht zu einer nennenswerten Aufstockung der Finanzmittel. Die finanzielle Basis der Rablinghauser Kirche blieb immer sehr schmal.

4. Der Bau von Kirche und Predigerhaus zu Rablinghausen

Nachdem man sich 1746 auf den Neubau einer Kirche verständigt hatte, kamen zur Kalkulierung der Baukosten bereits 1747 Baupläne für Kirche und Pfarrhaus zum Entwurf. Ratsherr und Visitor Dr. Schumacher hatte sowohl den Ratszimmermeister Hermann Ficke⁸⁹ als auch den Ratsmaurermeister Jacob Hinrich Grütter⁹⁰ mit der Anfertigung von Bau- und Kostenplänen beauftragt. Allein die Material-, Maurer- und Zimmermannskosten für den Bau wurden von Ficke ohne Fuhr- und andere Handwerkerkosten mit 4635 Rth. veranschlagt. Grütter rechnete in einem detaillierten Voranschlag hingegen nur mit Kosten von 2861 Rth. 36 Gr.⁹¹.

Auch wenn die Baumeister Ficke und Grütter die Freiheit hatten, das Bauvorhaben nach ihren Vorstellungen umzusetzen, so mußten sie doch Rahmenvorgaben befolgen, die sie von den Visitatoren erhielten⁹². Beide lieferten je zwei Entwürfe, die Bauten vorsahen, die in den Außenmaßen weitgehend identisch waren. Es handelte sich um rechteckige, quergerichtete Saalbauten mit Walmdach und Dachreiter, die außen in der Länge 70-80 Fuß, in der

87 StAB 2-T.4. e.2. Eine Namensliste der französischen Gemeinde, die anlässlich dieses Vorgangs aufgestellt wurde, zählte im April 1748 nur noch 63 Mitglieder in der Altstadt, 62 in der Neustadt und 4 Neuankömmlinge.

88 StAB 2-T.4. e.2.

89 Hermann Ficke, Ratszimmermeister von 1731 – 1776, erhielt 1742 den Titel Baumeister, baute 1734/35 den Dachstuhl der alten Börse. Vgl. Johann Focke, Bremische Werkmeister aus älterer Zeit, Bremen 1890, S. 59.

90 Jacob Hinrich Grütter, 1735 – 1766 Ratsmaurermeister, erhielt 1742, nachdem Hermann Ficke zum Ratszimmermeister ernannt wurde, auf eigenen Wunsch den Titel Stadtbaumeister zugesprochen. Vgl. ebd., S. 75.

91 StAB 2-Q.6.B.IV.1. a. /3/

92 Vgl. hierzu allgemein Wilms (wie Anm. 3), S. 18.

Breite 36 - 40 Fuß und in der Höhe bis zur Traufe 20 Fuß maßen⁹³. Der Innenraum, dessen Bestuhlung bei allen Plänen eingezeichnet wurde, war für Gemeinden von 240 bis 300 Personen ausgelegt.

Abgesehen von diesen äußeren Rahmenbedingungen, die durch die Vorgaben der Visitatoren, die Gemeindegröße und das Finanzvolumen bestimmt wurden, wird jedoch ein anderer Umstand in noch stärkerem Maße dazu geführt haben, daß die Pläne von Ficke und Grütter so ähnlich erscheinen. Beide orientierten sich an in Bremen existierenden Vorbildern bzw. an einem Bautyp, der in Bremen Vorbildlichkeit erlangt und eine Bautradition begründet hatte. Es war dies der Typus der reformierten Predigtkirche, der aus einfachen Saalkirchen bestand und von dem in Bremen nach dem Vorbild der Neustädter St. Pauli Kirche eine ganze Familie von Kirchenbauten entstanden war⁹⁴.

Das Vorbild zu diesen Bauten, die sich von den altstädtischen Kirchen stark unterschieden, stammte nicht aus Bremen, sondern aus den Niederlanden. Der Einfluß der Niederlande auf das kirchliche und kulturelle Leben Bremens war seit der Reformation außerordentlich stark gewesen, besonders der Anschluß Bremens an die Dordrechter Synode von 1618 hatte zu einer engen Beziehung zu den reformierten Teilen der Niederlande und Ostfrieslands geführt⁹⁵.

1678 hatte die Neustädter St. Pauli-Gemeinde, die bisher ein Haus als Bet- und Predigtsaal nutzte, ein Grundstück zum Neubau einer Kirche vermacht bekommen. Im Jahr darauf begann man mit dem Neubau, der 1682 – noch unfertig – geweiht wurde⁹⁶. Der Neubau, eine einfache rechteckige Saalkirche mit Walmdach und Dachreiter, wurde vor allem im Inneren ganz vom Geist des reformierten Bekenntnisses getragen: mitten an einer Längswand befand sich die Kanzel mit dem davor liegenden Predigtisch, der den Altar ersetzte, das Gestühl des Rats und der Gemeinde gruppierte sich um Kanzel und Altartisch. Eine der beiden Emporen an den Querseiten trug eine Orgel, ansonsten verzichtete der Bau auf jeden Zierat außer den Wappen der beteiligten Ratsherren und Bürgermeister über den Eingangstüren und an der Orgel⁹⁷.

93 Heutige Abmessungen: 23,70 m x 11,90 m, Höhe bis zur Traufe ca. 6 m. Vgl. zur Baubeschreibung der Kirche von Rablinghausen für den Zustand vor dem Zweiten Weltkrieg Wilms (wie Anm. 3), S. 46 ff.; für den heutigen Zustand Rudolf Stein, Bremer Barock und Rokoko (Forschungen zur Geschichte der Bau- und Kunstdenkmäler in Bremen. Band 3) Bremen 1960, S. 98 ff.; ders., Dorfkirchen und Bauernhäuser im Bremer Lande, Bremen 1967, S. 457 ff., dort auch zahlreiche Abbildungen.

94 Vgl. hierzu grundlegend Wilms (wie Anm. 3) und ders., Bremische Saalkirchen, in: Niedersachsen, 27. Jg., Nr. 14, 1922, S. 320 f.

95 Vgl. hierzu Schwarzwälder (wie Anm. 20), S. 310 f.; zu den Beziehungen allgemein vgl. Jahrbuch der Wittheit zu Bremen 1995/96. Bremen und die Niederlande.

96 Wilms (wie Anm. 3), S. 6, vgl. auch Anm. 51.

97 Vgl. hierzu und zu den im folgenden erwähnten Kirchen die Abbildungen bei Stein, Bremer Barock (wie Anm. 93), hier besonders: Die barock-klassizistischen Saalkirchen Bremens und im Bremer Lande, S. 83 ff.

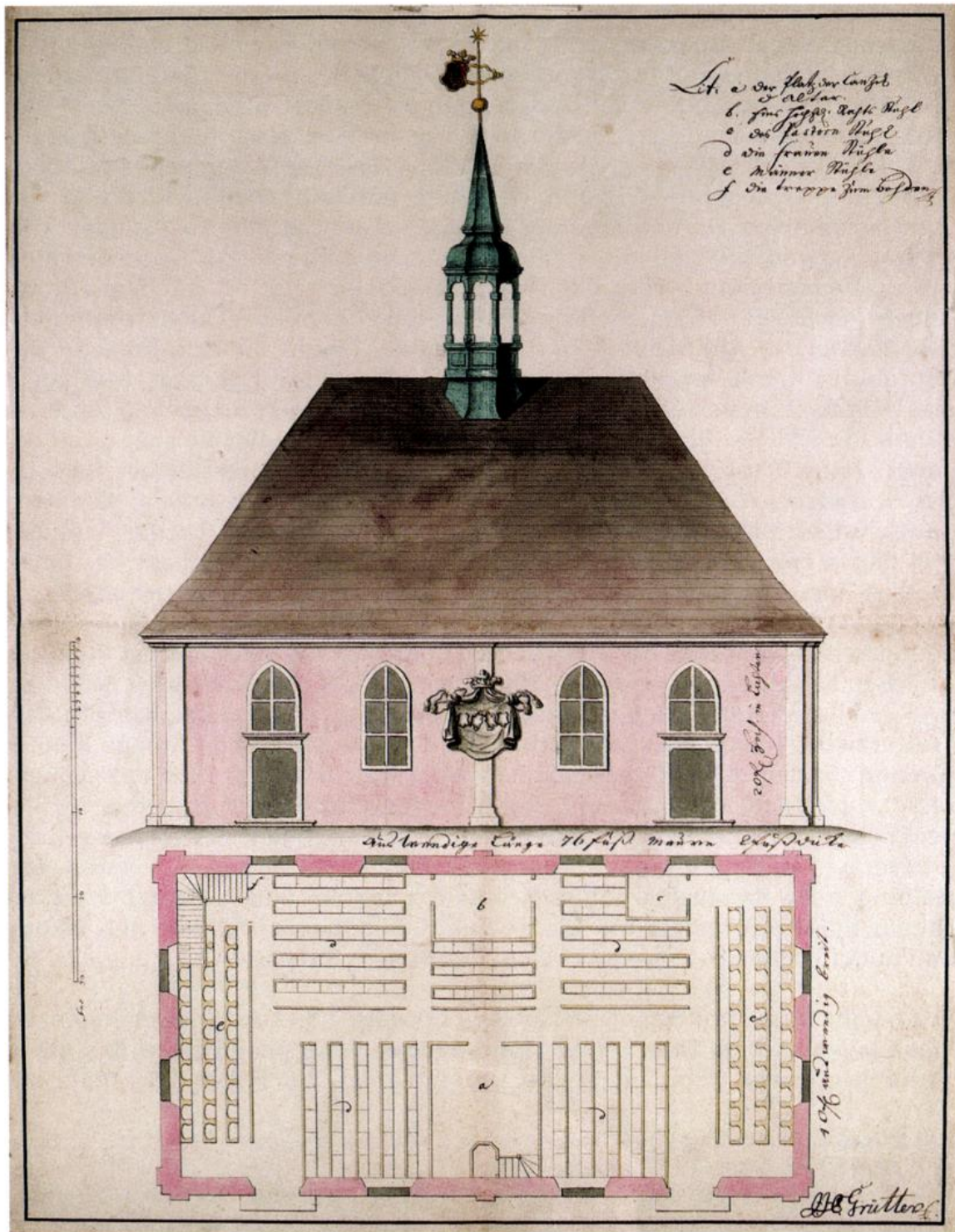


Abb. 5: Bauplan von Ratsmaurermeister Grütter für die Rablinghauser Kirche (41 x 51 cm). Der Plan wurde nicht zur Ausführung angenommen, bildete aber das Vorbild für den später ausgeführten Wappenstein. (Foto: StA Bremen)

Der Entwurf zu diesem Bau wird dem 1678 berufenen Ratsbaumeister Hermannos de Vogel zugeschrieben. Vogel war der erste Ingenieur und Architekt in Bremer Ratsdiensten⁹⁸. Er kam wahrscheinlich auf eine Empfehlung des holländischen Gesandten von Amerongen aus den Niederlanden nach Bremen, verließ die Stadt aber schon 1684 wieder⁹⁹. St. Pauli bildete ein Stück holländisch-calvinistischer Sakralarchitektur, das innerhalb der Stadt jedoch kaum Einfluß ausübte. Wirkung entfaltete der Bau aber in Richtung des Landkirchenbaus. Denn im Bremer Landgebiet und in den wachsenden Vorstädten entwickelte sich in den folgenden Jahren ein starker Bedarf an kleineren Kirchenbauten. Hier entstanden beginnend mit St. Michaelis unter Vogels Nachfolger Hermann Brüggemann von 1700 bis 1750 nicht weniger als acht verwandte Kirchenneu- und -umbauten. Deren kulturhistorische Bedeutung ist heute vor allem deswegen in Vergessenheit geraten, weil keine dieser Predigtkirchen äußerlich und innerlich in der ursprünglichen Form erhalten blieb¹⁰⁰. Bei den meisten dieser Bauten sind die Baumeister kaum bekannt, zumeist führten die Maurermeister und Zimmermeister des Rats sie aus¹⁰¹. Anders als in den altstädtischen Gemeinden, die in großen, historisch gewachsenen Kirchenbauten zusammenkamen, wurden im Bremer Landgebiet und in den Vorstädten schlichte Kirchen aus Backstein gebaut, die innen Predigt- und Betsälen glichen und die nur die Wappen der Ratsherren und der Stadt als Schmuck kannten. Der Grund hierfür war keineswegs nur das einheitliche Bekenntnis der Gemeinden zum Geist der reformierten Religion. Auf dem Land und in den Vorstädten konnte der Rat in stärkerem Maße als in den Altstadtgemeinden bauliche Vorgaben fordern und umzusetzen. Die Mutterkirche von St. Pauli als Vorbild für eine »mustergiltige Anlage kleiner Kirchen für den reformierten Gottesdienst«, wie sie mit St. Michaelis umgesetzt wurde, muß dem Rat und den Kirchenvisitatoren als Idealbau für die geistlichen Bedürfnisse der Vorstädte und des Landgebiets erschienen sein¹⁰². Anders ist kaum zu erklären, warum die Kirchenvisitatoren, von deren Vorstellungen die Bauausführung entscheidend abhing, diesen Bautypus immer wieder umsetzen ließen. Die Kirche von Rablinghausen bildete den letzten Bau in der Familie der Predigtkirchen des Bremer Rats.

Ficke und Grütter legten dem Rat je zwei Entwürfe vor. Die Abweichungen der Pläne lagen eher im Detail. Ratszimmermeister Ficke plante einen Bau mit je sechs Fenstern an den Längsseiten, der durch den mächtigen Dachreiter mit

98 Focke (wie Anm. 89), S. 221.

99 Wilms (wie Anm. 3), S. 10 ff.

100 St. Pauli, Neustadt 1682 (Kriegsverlust 1944); St. Michaelis, Vorstadt 1700 (abgebrochen 1898); Kirche des Armenhauses 1710 (Kriegsverlust 1944); Oberneuland 1719 (1859 abgebrochen); Grambke 1723 (1863 umgebaut); Walle, Kirchenschiff 1725 (ausgebrannt 1942); St. Remberti, Vorstadt 1738 (abgebrochen 1868); Wasserhorst, Kirchenschiff 1743 (19. Jh. umgebaut); Rablinghausen 1750 (ausgebrannt 1944). Die Kirche zu Vegesack von 1819 muß als spätes Mitglied zur Familie der Bremer Saalkirchen gerechnet werden, sie wurde schon 1831 wieder umgebaut.

101 Vgl. Wilms (wie Anm. 3), S. 321.

102 Ebd., S. 27.

Turmuhr, durch die Gauben im Dach und die Verzierungen an den Firstenden einen vergleichsweise prächtigen Eindruck machte (Abb. 4). Der außen sehr ebenmäßig gegliederte Bau war im Innern so ausgelegt, »*daß 300 Personen dar in sitzen können*«. Sein zweiter Entwurf war nur eine einfachere Variante des ersten¹⁰³.

Zwei wesentlich einfachere Pläne legte hingegen Ratsmaurermeister Grütter vor. Der Rat konnte zwischen zwei Kirchen mit vier oder sechs Fenstern in den Längsseiten wählen, schlanke, einfache Dachreiter zierten die Bauten, von denen der kleinere mit einem Wappenstein versehen war (Abb. 5)¹⁰⁴. Grütter hatte in den Innenraum 239 Stühle eingezeichnet.

Beide Baumeister hatten sich im Äußern erkennbar an den Vorbildern der bremischen Saalkirchen St. Michaelis, Walle und Grambke orientiert. Auch im Innern legten Grütter und Ficke nur Varianten des reformierten Predigtkirchenmodells vor. Hierbei bildete die in der Mitte der Eingangsseite angebrachte Kanzel mit dem vor ihr liegenden Altarraum bzw. Zeremonientisch und dem der Kanzel gegenüber aufgestellten Herrenstuhl für den Rat die zentrale Achse. Für die Baumeister blieb daher nur die Frage zu lösen, wie die Bestuhlung für die Gemeinde um diese Achse aus geistlicher und weltlicher Obrigkeit zu gruppieren sei. Beide gingen dabei noch von einem einfachen Saal ohne Emporen aus, für den Ficke neben dem Ratsgestühls auch »*Vorwerkes-Stühle*«, also Stühle der örtlichen Gutsbesitzer in Vorschlag brachte¹⁰⁵. Grütter legte in der kleineren Bauvariante getrennte Männer- und Frauenstühle vor, doch entschied man sich für seinen größeren Bau, der in der einfachen Bestuhlung eine Raumreserve berücksichtigte. Da Grütter bereits eine »*Treppe zum Bohden*« vorgesehen hatte, war damit auch schon eine Lösung für spätere Emporenzugänge angedeutet, die Lichteinfall und Position von Türen und Fenstern berücksichtigte¹⁰⁶. Der Entwurf von Grütter bot offenbar Vorteile, die den Rat überzeugten. Man übertrug den Wappenstein auf den größeren Bau und bestimmte diesen zur Ausführung (Abb. 6). Zudem lag Grütters Kostenvoranschlag deutlich unter dem von Ficke.

Obwohl damit Grütters Plan zur Ausführung kam, wurden beide Meister am Bau beteiligt, da sie die in ihr Fach fallenden Aufgaben auszuführen hatten. Erkennbar waren die Pläne nur Vorgaben, die im Detail geändert werden konnten. So setzte Ratszimmermeister Ficke dem Dachreiter der Kirche abweichend von Grütters Bauplan erkennbar seinen Stempel auf¹⁰⁷.

103 Alle Zeichnungen und Pläne in der Bauakte der Kirche, StAB 2-Q.6.B.IV.1. a. /3/. – Kostenanschläge, Risse und Zeichnungen der Kirche und des Pastorenhauses. In Fickes zweitem Entwurf fehlten Turmuhr und Dachgauben.

104 Der Bau konnte alternativ mit einem kleinen Glockenstuhl oder einem großen Dachreiter gebaut werden. Ebd.

105 Vgl. Bauzeichnung ebd., hier ohne Abb.

106 Dem Lichteinfall widmete Grütter auch bei Gestaltung der Pfeiler und Fenster große Aufmerksamkeit. Sein Plan wirkt in diesen Details durchdachter als der von Ficke.

107 StAB 2-Q.6.B.IV.1. a. /2/ Nr. 36. Quittung Fickes über den Turmbau vom 24. Juli 1749.

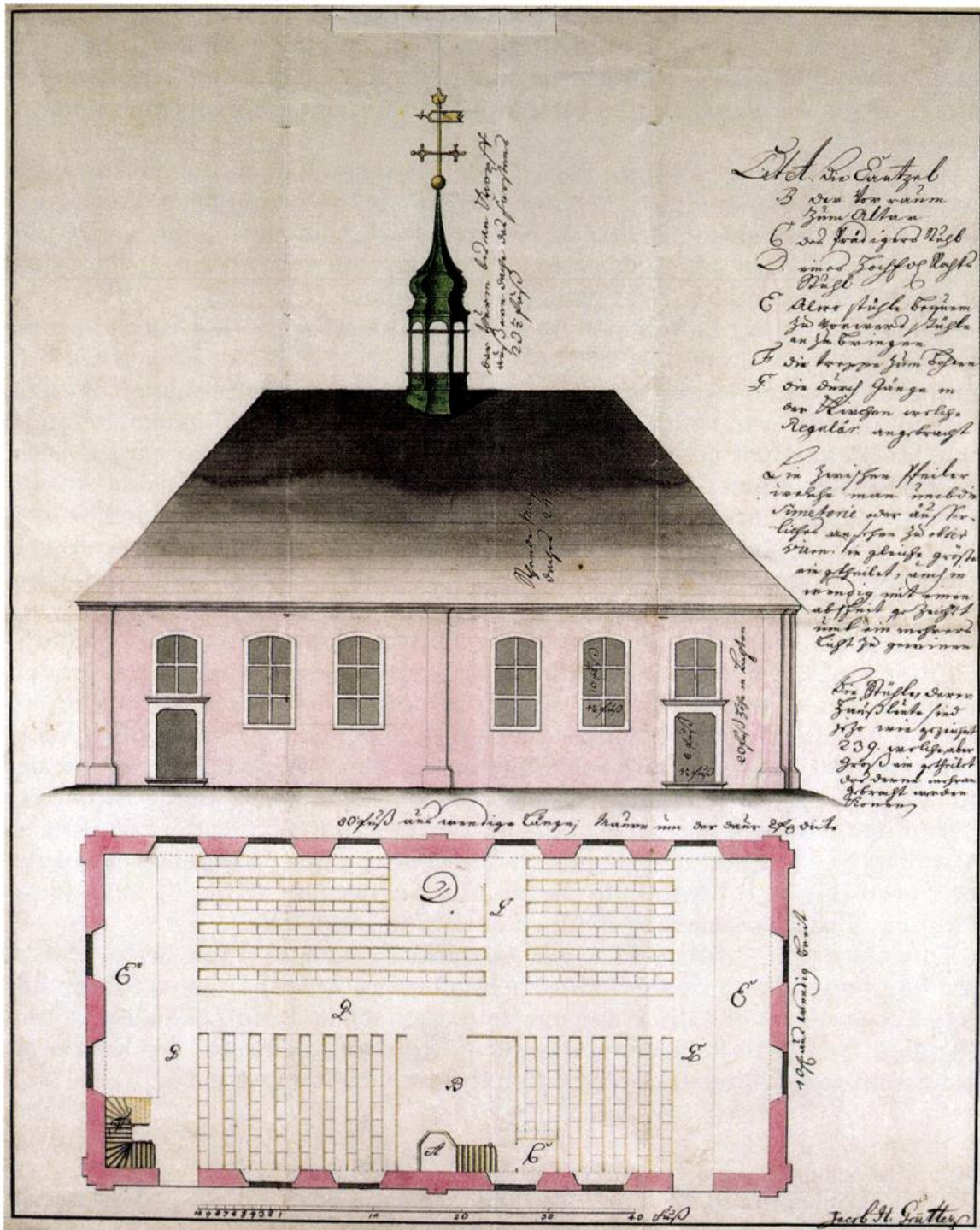


Abb. 6: Bauplan von Ratsmaurermeister Grütter für die Rablinghauser Kirche, der zur Bauausführung angenommen wurde (41 x 51 cm). (Foto: StA Bremen)

Die erhaltenen Rechnungen machen es möglich, den Baufortschritt eines Kirchenbaus des 18. Jahrhunderts mit allen Gewerken, Materialien und Kosten zu verfolgen. Bei der Vorbereitung des Grundstückes war durch Hand- und Spanndienste der Niedervielander der Baugrund mit Sandfuhren erhöht worden. Anfang 1748 begannen die Handwerker im Auftrag der Visitatoren mit dem Einkauf der Baumaterialien. Die Kirche wurde auf einen Pfahlrost gegründet, für den ab Februar 1748 »*mittelmäßige Ellern*« (mittelgroße Erlenstämme) bei verschiedenen Händlern und Bauern in und um Bremen erstanden wurden. Das Holz wurde in der Regel über die Weser angeliefert und dann »*vom Waßer auff den Kirchen Platz*« gefahren¹⁰⁸. Im März schloß der Ratsherr Daniel Meinertzhagen mit dem Holzhändler Wilhelm Bösche in Ahlden an der Aller einen Liefervertrag über »*Dannen- nebst einigen Stücken Eichen-Holtz*«, das Bösche sich verpflichtete, »*nahe an Bremen zu Rabbelhausen frey und franc, ohn eintzige Zoll-Fracht noch andere Unkosten*« für 525 Rth. zu liefern. Das im Vertrag in Qualität und Größe spezifizierte Bauholz erreichte bald darauf Bremen auf der Weser¹⁰⁹. Auf dem Wasserwege gelangte auch der größte Teil des weiteren Baumaterials, das vorwiegend aus Backsteinen, Hausteinen und Tannenholz bestand, auf den Bauplatz. Jede Materialanfuhr wurde penibel vermerkt, quittiert und den Visitatoren, auf deren Namen alle Lieferungen erfolgten, vorgelegt¹¹⁰.

An Backsteinen und Mauersteinen – *Mührsteinen* – nennen die Rechnungen mehrere Zehntausend Meyenburgische Bausteine aus der Ziegelei der Herren von Wersebe an der Unterweser sowie 23100 *Osterholter Steine*. Von Ende April bis Mitte Mai 1748 schafften die Fuhrleute die Steine sowie ungelöschten Kalk an den Bauplatz, auf dem dann auch Grauwerk und weiteres Bauholz anlangten. Da die Handdienste zum Transport der Baumaterialien vom Wasser zum Bauplatz nicht ausreichten, mußte man zum Transport Tagelöhner hinzuziehen.

Nachdem das Material vorhanden und der Bau in Gang gekommen war, wurden die Abrechnungen der Löhne für Tagelöhner, Fuhrwerke und Handwerker zu den wichtigsten Posten. Sowohl Grütter als auch Ficke erhielten im Laufe des Sommers Abschlagszahlungen von 300 bzw. 50 Rth. auf ihren Lohn. Gleiches gilt für den Steinhauer Henrich Bollmann, der für die Bearbeitung der Hausteine 150 Rth. erhielt¹¹¹. Im Vergleich zu diesen Spitzenlöhnen mußten sich die Tagelöhner mit bescheidenem Verdienst begnügen. Vom 1. Juli bis zum 29. August 1748 kamen am Bauplatz insgesamt 45,49 Rth. an Tagelohn zur Auszahlung. Bezahlt wurden nur die Tage, die voll geleistet wurden, halbe Tage wurden halb berechnet. Der Lohn variierte nach Geschlecht und Tätigkeit. In der unteren Lohngruppe rangierten die Frauen, sie erhielten 10 Grote Tagelohn, der normale Tagelohn eines Mannes lag bei 15 Grote, es wurden aber auch Männer für nur 12 Grote Tagelohn angeheuert. Mit 12 Grote wurde

108 Edb., Nr. 1, 4.

109 Edb., Nr. 12.

110 Alle Rechnungen und Belege befinden sich in der Akte StAB 2-Q.6.B.IV.1.a. /2/

111 StAB 2-Q.6.B.IV.1.a. /2/ Nr. 11, 13, 14. Grütter erhielt im April und im Juni 1749 nochmals je 200 Rth., ebd. Nr. 28, 35.

auch eine Nachtwache beim Bauholz abgegolten. Teurer als die Handarbeit waren Fuhrdienste, für ein Fuhrwerk wurden pro Tag 1 Rth. 24 Gr. bezahlt.

Die Tagelöhner holten Holz, fuhren Erde und Steine, sie schleppen den Kalk und das Grauwerk, und wenn besondere Arbeiten anfielen, konnten sie auf Trinkgeld hoffen. So vermerkte man am 22. Juli: »*Hinrich Sanders und Hinrich Ötjen als daß Holtz auß dem Waßer gebracht, über ihr Taglohn zu birgeld gegeben jeden 3 gr.*«.

Für die Handwerker winkten Sonderzahlungen, wenn die Visitatoren die Arbeit beschleunigen wollten und Stücklohn anboten: »*den Maur Leuten und Zimmerleuten auf order des Herrn Doct. Schumachers auf Parteljou gegeben jeden part 36 gr.*«¹¹².

Latten, Dielen, Bohlen, Balken, Nägel, Schrauben und Winden etc. mußten von Bauhof geholt werden, nicht passende Teile wieder weggebracht und jede Fuhre separat abgerechnet werden. Als im August der Bau und der Dachstuhl standen, wurden Dachsteine aus Sandstein und Schiefer angefahren und die Kirche im Herbst eingedeckt.

Damit war der wichtigste Teil der Arbeit an der Kirche erledigt, doch hatte man ab dem Spätsommer parallel begonnen, das Pastorenhaus zu bauen. Mit Erlenholz zur Gründung, Backsteinen für die Mauern und Bauholz von der Aller kamen hier die gleichen Materialien zum Einsatz. Allerdings verfügte das Haus über keinen Zierat aus Haustein und wurde mit Reit gedeckt. Trotzdem betrug allein hier der Tagelohn von Oktober bis Dezember 1748 stolze 128 Rth. Dem Pastor wurde nicht nur ein Wohnhaus, sondern ein kleiner Wirtschaftshof eingerichtet, mit dem er eine eigenen Landwirtschaft betreiben konnte. Es entstand ein kombinierter Dienst-, Wohn- und Wirtschaftsbau. Der Grundriß und die funktionale Aufteilung des Hauses entsprachen zunächst der üblichen ländlichen Bautradition mit Wohnstuben, Diele, Viehtenne, Milchkammer und Kechtskammer (Abb. 7). Allein die kleine Studierstube und der Saal wiesen darauf hin, daß hier ein Zweckbau für eine gelehrte Person entstand. Wie die Kirche lag auch das Predigerhaus mit dem Eingang zum Deich, hinter ihm erstreckte sich in einem großen Grundstück der Pastorengarten. Dieser wurde mit dem Hausbau angelegt, die Abrechnung der Pflanzungen zeigt, daß auch hier erwartet wurde, daß die Pastorenfamilie einen Teil ihrer Nahrungsmittel aus dem eigenen Garten bezog. Buchsbäume und Weinstöcke dienten der Begrenzung und Verzierung des Hauses, Stachel- und Johannisbeeren sollten aber ebenso wie Kirsch-, Aprikosen-, Zwetschgen-, Birn- und Apfelbäume die Tafel der Pastorenfamilie bereichern¹¹³.

Außer einer kurzen Unterbrechnung am Jahresanfang gingen die Lieferungen und Arbeiten am Rablinghauser Bauplatz auch im Winter 1748/49 weiter, im Frühjahr begannen die Arbeiten am Dachreiter der Kirche, der mit Kupfer eingedeckt wurde¹¹⁴.

112 Ebd., Nr. 15.

113 Ebd., Nr. 46 - 48.

114 Ebd., Nr. 34.

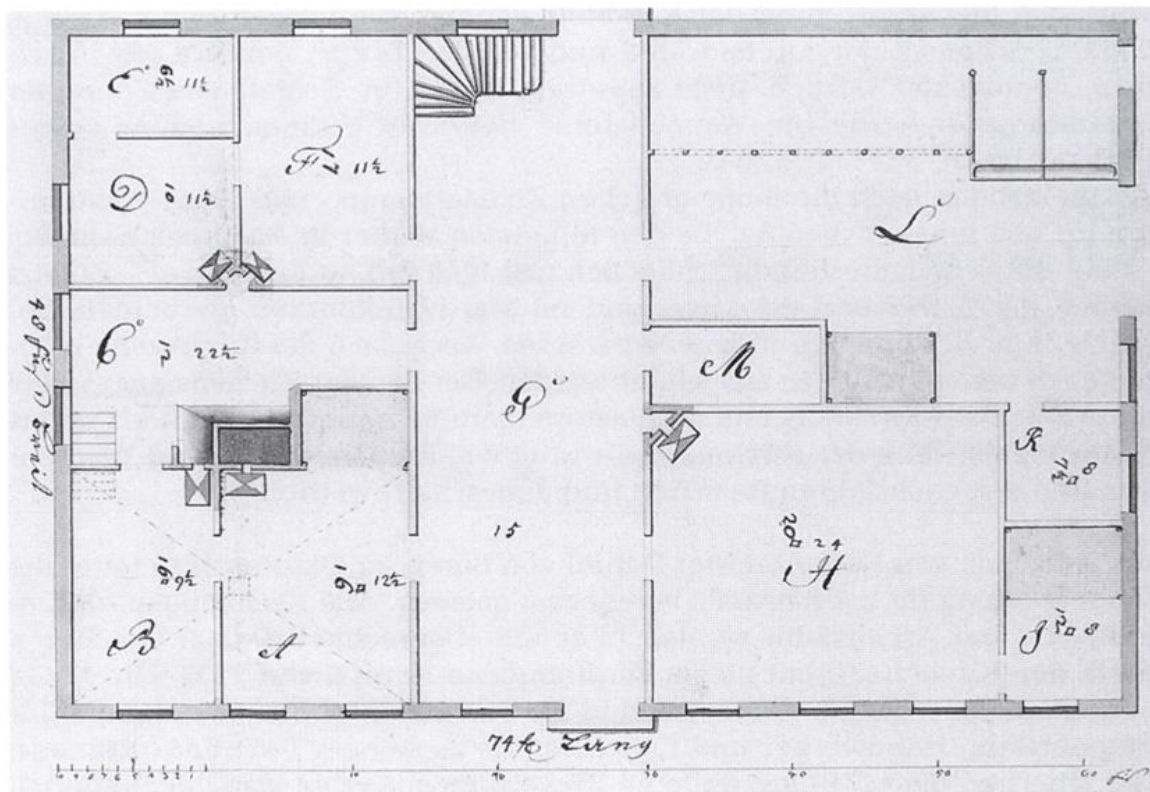


Abb. 7: Grundriß des Predigerhauses zu Rablinghausen.

A – Wohnstube. B – Neben- oder Kinderstube. C – Küche. D – Studierstube mit Kammer (E). F – Fremden Stube. G – Diele. H – Saal. I – Schlafkammer. K – Knechtskammer. L – Viehhaus. M – Milchammer.
(Foto: StA Bremen)

Im Sommer 1749 waren beide Gebäude fertig gemauert und eingedeckt, auch die Wappensteine für die Außenmauer waren geliefert. Der »Schild-Hauer« Werner Schreiber hatte laut Rechnung vom 24. Juni 1749 »die Däcke mit 4 Wapens und Krohn, benebst noch 2 Wapens Darunter« für 36 Rth. im Auftrag des Steinhauers Bollmann angefertigt¹¹⁵. Die Wappensteine an der Eingangsseite der Kirche beschreiben mit einem Sockel und einer Krone aus Sandstein durch die Anordnung von vier kleineren Steinen auf einer Decke in der Mitte und zwei größeren in Medaillons darunter ein Kreuz. Sie zeigen in der oberen Reihe die Wappen der vier Bürgermeister, die während der Bauzeit im Rat saßen, nämlich Daniel von Büren (18.11.1693 – 24.10.1749), Diederich Meier (5.1.1687 – 7.6.1751), Henrich Lampe (29.11.1680 – 21.3.1756) und Christian Schöne (31.3.1684 – 15.3.1757). Darunter befinden sich die beiden Wappen des 2. Visitators Daniel von Büren (18.11.1693 – 24.10.1749) und des 1. Visitators Dr. Schumacher (31.8.1695 – Feb. 1766)¹¹⁶. Der Steinhauer Bollmann

115 Ebd., Nr. 40.

116 Zu den Amtsdaten vgl. oben. Farbige Wappensteine der vier Bürgermeister befinden sich nochmals im Innenraum, heute in der Wand an der Stelle des ehemaligen Rats- bzw. Visitatorenstuhls.

wird sich die Anfertigung der Kalksteinwappen, die immerhin der einzige äußerer Schmuck der Kirche waren und von den Bürgermeistern gewiß kritisch begutachtet wurden, nicht zugetraut haben. Im Schildhauer Schreiber beauftragte er – wie die Wappensteine beweisen – einen Könner seines Fachs (Abb. 8).

Nun standen noch die umfangreichen Zimmermanns- und Schmiedearbeiten für den Innenausbau an, die den folgenden Winter in Anspruch nahmen. Allein die Schmiede stellten schließlich fast 1000 Rth. in Rechnung¹¹⁷. Zuletzt kamen die Glaser und die Maler und im Mai 1750 konnten die beiden Gebäude ihrer Bestimmung übergeben werden. Auch nach der Kirchweihe mußten noch weitere Arbeiten ausgeführt werden. Der Bau der Kirchenmauer sowie die Anlage des Kirchhofs und des Pastorengartens zogen sich noch bis in das nächste Jahr, Teile der Kirchenausstattung wie Empore, Orgel und Turmuhr konnten erst nach Jahren finanziert und angeschafft werden¹¹⁸.

Bis zum Tode von Bürgermeister Daniel von Büren im Oktober 1749 hatte die Verantwortung für die Baustelle bei diesem gelegen. Alle Rechnungen für Lieferungen und Arbeitslohn wurden über ihn abgerechnet. Daniel von Büren hatte den Kirchenbau mit einem empfangenen Kapital von 7224 Rth. 17 Gr. begonnen, hiervon gab er für Arbeiten am Fundament, Baumaterial, Lohn für Baumeistern, Handwerker und Tagelöhner bis zu seinem Tode 6547 Rth. aus. Der Übertrag ging 1749 mit weiteren Zuweisungen an den Visitor Diederich Meier, der seinerseits nach Ausweis der Administrationsrechnung von 1751 für den Bau der Kirche und des Pastorenhauses 4579 Rth. 41 Gr. Ausgaben auswies¹¹⁹. Über 11000 Rth. sollten insgesamt für den Niedervielander Kirchenbau verschlungen werden, die von Grütters und Ficke in den Voranschlägen für Kirche und Pastorenhaus veranschlagten Kosten wurden damit erheblich überschritten. Doch ließen sich die Baukosten mit dem gesammelten Kapital voll decken, ja, es verblieb nach Abschluß des Baus sogar ein geringer Überschuß¹²⁰.

5. Die Anfänge der neuen Gemeinde

In finanzieller Hinsicht ließ sich mithin den Kirchenkeubau im Niedervieland schon bald erfolgreich abschließen. Ungewisser war die Frage, ob der Gemeindegründung auch ein dauerhafter Erfolg beschieden sein würde. Immerhin hatten sich nicht wenige Stimmen des Widerstands im Niedervieland, in den Altstadtgemeinden, ganz zu schweigen vom lutherischen Umland, geregt. Erster Garant für den Erfolg war die Person des Pastors. Von seiner

117 StAB 2-Q.6.B.IV.1.a./2/Nr. 44.

118 Die im Zweiten Weltkrieg verbrannte Turmuhr und die Orgel wurden nach Sammlungen in den Jahren 1770 und 1778 angeschafft. Die Orgel wurde am 11. Oktober 1778 feierlich eingeweiht. Vgl. hierzu Akte und Bericht in ebd., Nr. 36.

119 StAB 2-Q.6.B.IV.1.a./2/ Bilanzen und Administrationsrechnungen für Daniel von Büren und Diederich Meier.

120 Ebd.

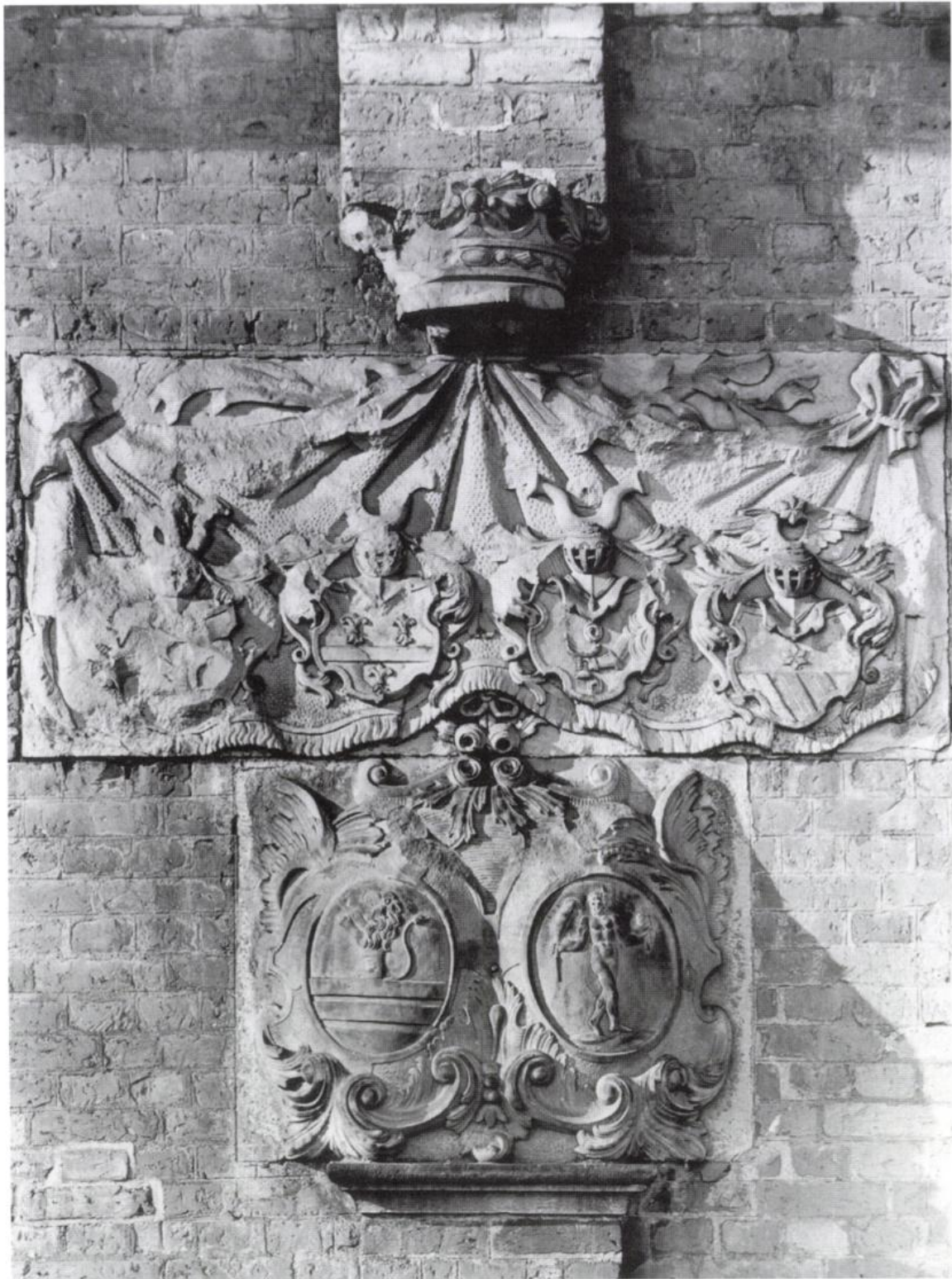


Abb. 8: Wappenstein an der Rablinghauser Kirche. Sandsteinarbeit von Werner Schreiber, 1749. Oben: Die Wappen der Bürgermeister von Büren, Meier, Lampe und Schöne. Unten: Die Wappen der Visitatoren von Büren und Schumacher. (Foto: Landesamt für Denkmalpflege)

Fähigkeit, aus der Neugründung eine echte Gemeinde zu machen, hing das weitere Gedeihen entscheidend ab.

Zunächst hatte man für die neue Gemeinde den Pastor Arnold Brünings, seit 1731 Prediger zu Wasserhorst, vorgesehen. Er war am 4. Februar 1750 zum ersten Rablinghauser Prediger ernannt worden, doch verstarb Brünings bereits Anfang März 1750, ohne sein Amt angetreten zu haben¹²¹. Der nächste Kandidat, der sich um die neue Stelle bewarb, war der seit 1733 zu Neuenkirchen tätige Pastor Heinrich Segelken. Er wurde am 25. März 1750 zum Prediger zu Rablinghausen gewählt und hielt – wie eingangs beschrieben – am 10. Mai 1750 seine Antrittspredigt¹²². Heinrich Segelken sollte bis zu seinem Tode 31 Jahre im Amt bleiben. Segelkens Berichten und Eingaben sowie den Eintragungen in sein Anschreibebuch ist zu entnehmen, daß man mit ihm eine soliden und sparsamen Mann, eine ideale Besetzung für die schwierigen Anfangsjahre der Gemeinde, gewonnen hatte¹²³.

Auffallend ist, daß sowohl Brünings als auch Segelken aus Orten kamen, in denen Bremen 1741 hoheitliche Rechte an Hannover abgetreten hatte und daß beide dort noch vor 1741 ihren Dienst angetreten hatten. Brünings hatte bei der Stader Regierung um seine Demission nachsuchen müssen, man wird bei beiden vermuten dürfen, daß sie als reformierte Prediger den Dienst in einer Bremer Neugründung dem Dienst unter der neuen lutherischen Obrigkeit vorzogen, auch wenn Bremen in Wasserhorst weiterhin das Patronat hielt. Auch an ihrer dienstlichen Vita läßt sich somit der Zusammenhang zwischen reformiertem Bekenntnis und landesherrlicher Territorialpolitik sowie die Orientierung an den nun verfestigten konfessionellen Grenzen erkennen.

Die wohl größte Hypothek, die die Rablinghauser Prediger aus der Entstehungsgeschichte ihrer Gemeinde zu tragen hatten, war die schmale Finanzbasis des Kirchspiels. Da man die Akzeptanz der neuen Gemeinde bei den Altgemeinden und bei den Einwohnern des Kirchspiels durch finanzielle Zugeständnisse bzw. das Versprechen der Abgabefreiheit erkaufte, konnten Probleme nicht ausbleiben.

Neben den Einkünften der ehemaligen französischen Gemeinde wies man der Rablinghauser Kirche lediglich einige Kirchen-Meyer zu, die jährlich nur 6 Rth. 63 Gr. entrichteten, hinzu kamen unbedeutende Summen aus Land- und Geldzinsen sowie die Mieten aus den Kirchen-Stellen, die maximal 40 Rth. bringen konnten, weiter die Einnahmen aus Quartals-Sammlungen in der Kirche und aus den kirchlichen Handlungen¹²⁴. Als Pastor Segelken im Mai

121 Arnold Brünings, geb. 16.9.1687 Bremen, gest. 8.3.1750 Wasserhorst. Vgl. Cassel, Prediger (wie Anm. 33), S. 16; Ammann (wie Anm. 6), S. 41.

122 Wie Anm. 6.

123 StAB 2-Q.6.B.IV.1.f. In das Anschreibebuch trug Segelken Einnahmen und Ausgaben aus seinen Dienstgeschäften in Neuenkirchen und Rablinghausen ein. Das durch Schimmel und Feuchtigkeit schwer geschädigte Buch enthält Angaben zu Gebühren, Kirchenstuhlheuern und Krediten und führt auch einen kurzen Bibliothekskatalog des Pastors an.

124 Vgl. StAB 2-Q.1.B.1. Bd. 2. Manuskript »Kirchen und Schulen auf dem Lande« und StAB 2-Q.6.B.IV.1.a. /10/.

1751 die Einnahmen aus Beerdigungen und Kindstauften für das erste Jahr der Gemeinde bilanzierte, betragen diese gerade einmal 9,26 bzw. 4 Rth.¹²⁵. Dazu kamen 5,20 Rth., die von den Lankenauern als Pauschalabgabe entrichtet wurden. Schon im nächsten Jahr standen aber bei gesunkenen Einnahmen aus den kirchlichen Handlungen den Gesamteinnahmen von 16 Rth. 67 Gr. volle 25 Rth. Ausgaben gegenüber¹²⁶! Auf dieser Basis war ein Unterhalt von Pastor, Kirche, Pfarrhaus und Schule kaum zu bewältigen. Verschärft wurde die prekäre Situation dadurch, daß der Rat bei Einrichtung der Gemeinde den Bewohnern der Dörfer zugesagt hatte, daß sie auch in Zukunft nicht mit Kirchenbeiträgen belegt würden. Diese Zusage geriet bei den Bauern nicht in Vergessenheit¹²⁷.

1752 führte Pastor Segelken in einer Eingabe an die Bürgermeister aus, worin die Probleme der Gemeinde bestanden¹²⁸. Segelkens Beschwerden machen deutlich, daß durch den Bau der Kirche die weit auseinander liegenden Dorfschaften noch keineswegs zu einer Gemeinde zusammengewachsen waren. So waren Bauern aus Woltmershausen und Rablinghausen nicht bereit, die Verfügung über Teile ihres Landes und der Deiche zur Anlage des neuen Kirchwegs der Stromer aufzugeben. Ohne diesen Weg konnten die Stromer aber bei schlechtem Wetter nicht zu Kirche gelangen und blieben ihr daher fern¹²⁹.

Während die Stromer noch auf ihren Kirchweg warteten, weigerten sich die Neuenlander überhaupt, den nexus parochialis mit Rablinghausen anzuerkennen. Segelken klagte, daß die Neuenlander seit Aufnahme des »*ordentlichen Gottesdienstes sich ebensowenig zur Anhörung der Predigt als Gebrauch des heiligen Abendmahls in hießiger Kirchen gehörig eingefunden, und dabeneben ihre Kinder von allen öffentlichen und privat-Catechisationen biß dahin gänzlich zurückgehalten*«. Sie ließen sich allenfalls dazu bequemen, ihn Taufen und Copulationen vornehmen zu lassen, wenn »*es ihnen unmöglich gewesen, ein anderes in die Wege zu richten*«¹³⁰. Die Gebühren aus den Amtshandlungen blieben die Neuenlander dann allerdings schuldig und weigerten sich auch, die Miete für die ihnen durch Los zugeteilten Kirchenstühle zu entrichten. Dieser offene Boykott der Kirche durch eine ganze Dorfschaft führte nicht nur zu direkten Einbußen, sondern auch zu weiterem Schaden, da »*die anderen Eingepfarrten mit der schon längst fällig gewordenen Miethen sich ebenmäßig zurückhalten und dabey sich auf die Neuenlander beruffen*«. Da St. Martini und St. Pauli die Neuenlander nicht als Gemeindeglieder aufnehmen durften, sah Segelken eine Jugend heranwachsen,

125 StAB 2-Q.6.B.IV.1. a. /11/.

126 StAB 2-Q.6.B.IV.1. a. /14/.

127 Noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde über die völlig unzureichende Ausstattung der Kirche lebhaft Klage geführt, während die Eingepfarrten weiterhin Kirchenabgaben verweigerten und sich weder zu Hand- und Spanndiensten noch zu Geldbeiträgen für die Kirche herabließen. StAB 2-Q.1.B.1. Bd. 2. Manuskript »Kirchen und Schulen auf dem Lande«.

128 StAB 2-Q.6.B.IV.1. a. /16/.

129 Ebd.

130 Ebd.

die seit zwei Jahren keine christliche Unterweisung genossen habe und beklagte, daß die Neuenlander »so abwendig sich aufführen«, daß sie bei Entbindung ihrer Kindbetterinnen lieber nicht öffentlich Gott Dank sagten, als daß sie dem Rablinghauser Pastor die Einkünfte zukommen ließen¹³¹.

Zudem fehlte es Pastor Segelken in Haus und Garten an notwendigen Scheunen und Schuppen und lange zugesagten Baumaßnahmen.

Zweifellos befand sich die reformierte Rablinghauser Kirchengemeinde in den ersten Jahren nach ihrer Gründung in einer Krise, deren Ursachen in ihrer Entstehung lagen. Die Bindung der Bauern an ihre alten Kirchspiele in Alt- und Neustadt war nicht überall dem Bekenntnis zur neuen Kirchengemeinde gewichen. Aus der leistungsschwachen Gemeinde konnte die notorisch schmale Finanzbasis nicht aufgestockt werden.

Zwar versuchten die Visitatoren, der Gemeinde aufzuhelfen, was bezüglich der Probleme um den Stromer Kirchweg auch gelang¹³², doch klagten die Rablinghauser Kirchengeschworenen in einem 1767 verfaßten Bericht, daß trotz obrigkeitlicher Hilfe noch immer die gleichen Probleme zu zurückgehenden Einnahmen führten: Die Neuenlander zahlten noch immer nicht die Mieten der Kirchenstellen, obwohl sie dieselben mittlerweile gar untervermietet hätten und sich anmaßten, ihre Toten nach eigener Wahl auf dem Kirchhof beerdigen zu lassen. Auch die Bauleute zur Lankenau ließen sich nur »mit Widerwillen vernehmen« und widersetzten sich den Gebühren. Sie beriefen sich auf die Absprache mit der Obrigkeit, nur zur Rablinghauser Kirche gezogen zu sein, da man ihnen versicherte, daß sie dort wie einst in Gröpelingen behandelt würden, wo sie und ihre Vorfahren seit jeher von allen Gebühren frei gewesen seien. Selbiges habe auch der Stadtvogt Renner seinerzeit versichert¹³³. Der komplizierte Prozeß der Auslösung der Lankenauer aus Begräbnissen, Armenkasse und Kirchengut der Gröpelinger Gemeinde barg also auch nach 17 Jahren noch Probleme.

Bei abnehmenden Einnahmen war der Unterhalt der Kirche, an der nun erste Reparaturen an Dach und Kirchmauer notwendig wurden, nicht mehr gesichert. Um die Handwerker für Kirche und Schule bezahlen zu können, mußte sogar die geringe Substanz der Gemeinde angegangen und fest angelegtes Kapital gekündigt werden. Mit welchen Mitteln sich unter den Anwohnern nicht nur Alteingesessene den Gebühren zu entziehen versuchten, so die Kirchengeschworenen, zeige das Beispiel der Heuerlinge und Neuangebauten, die noch keine Begräbnisstellen gemietet hätten. Diese ließen ihre Toten in anderer Leute Begräbnissen beerdigen, um der Kirche den für einen Haupttoten schuldigen Taler zu entziehen¹³⁴.

Dennoch scheint sich die Situation der neuen Gemeinde in jenen Jahren langsam konsolidiert zu haben. Bei der im Jahr 1768 erfolgten ersten Kirchen- und

131 Auch die Einnahmen aus Land, das die Rablinghauser Kirche im Neuenland besaß, kamen nicht ein. Vgl. ebd.

132 StAB 2-Q.6.B.IV.1. a. /19/.

133 StAB 2-Q.6.B.IV.1. a. /20/.

134 Ebd. Für »kleinere«, also minderjährige Tote war ein halber Taler zu entrichten.

Schulvisitation im Kirchspiel Rablinghausen weist das Visitationsprotokoll neben den Klagen auch auf positive Entwicklungen hin.

Am 7. August 1768 begaben sich die beiden Kirchenvisitatoren Mindemann und Pundsack und der Gohgräfe des Niedervielands Hermann Wilckens nach Rablinghausen und befragten die im Pastorenhaus versammelten Kirchengeschworenen nach dem Zustand von Kirchen- und Schulgebäude. Außer kleinen Reparaturen hatten diese nichts zu bemerken, regten aber den Einbau einer Schlaguhr im Turm an, für die von Gemeindegliedern und verschiedenen Stadtleuten Mittel in Aussicht stünden¹³⁵.

Sodann begab sich die Versammlung in die Kirche, wo Pastor Segelken »eine wohlausgearbeitete Predigt« hielt. Danach erfolgte wiederum im Pastorenhaus die Befragung des Pastors, ob er über seine Gemeinde, den Lehrer oder die Kirchengeschworenen Klagen vorzubringen habe?

Segelken gab an, daß er nichts Erhebliches zu klagen hätte, aber wünsche, daß die Gemeinde zahlreicher zur Kirche käme und das Gesinde während des Gottesdienstes von der Arbeit freistelle. Dies nicht etwa, damit die Knechte und Mägde zur Predigt kämen, sondern, damit »durch das beständige Fahren an der Kirche vorbei, und Klatschen, die Andacht nicht so oft gestört wird«¹³⁶.

Große Probleme bereitete Segelken der Schulmeister Schmeding. Dieser respektiere ihn nicht gehörig und Segelken habe die Schule lange nicht visitieren können, da er »sich deßen Unbescheidenheit nicht habe exponiren mögen«. Da der Schulmeister oft tagelang nicht seinen Dienst versehe und dem Trunk zuneige, stehe es um die Unterweisung der Kinder zu Rablinghausen nicht zum Besten. Tadellosen Fleiß zeige hingegen der Nebenschulmeister Becker zur Lankenau. Schließlich bat Segelken angesichts seiner »herannahenden hohen Jahre« um die Gewährung von Freifuhren zur Pfarre. Von solchen Diensten war die Rablinghauser Gemeinde ausdrücklich befreit worden, daher mußte Segelken noch immer in allen Amtsangelegenheiten zu Fuß zur Stadt gehen¹³⁷.

Die Visitatoren verdonnerten sofort den anwesenden Schulmeister Schmeling, worauf dieser Besserung gelobte und versprach, Hochzeiten und Kindstauen des Trunks wegen zu meiden¹³⁸. Der Lankenauer Nebenschulmeister, der offenbar aus eigenem Entschluß diese Tätigkeit aufgenommen hatte, wurde gefragt »woher er sich erdreistet«, ohne Examen »aus eigener Macht sich zur Lankenau zum Schulmeister aufzuwerfen?« Becker »bat also inständig um Verzeihung« und brachte vor, er habe nicht gewußt, daß er sich examinieren lassen müsse, zumal »er auf die Art von Hauß zu Hauß seine

135 StAB 2-Q.6.B.IV.1. a. /23/.

136 Ebd.

137 Ebd.

138 Ebd. Der Schwur des Schulmeisters hielt nicht lange. Noch am Nachmittag der Visitation führte er vor der Kirche in Gegenwart der Pastorengattin öffentliche Schmähreden gegen den Pastor, was diesen zu einer Beschwerde bei den Visitatoren bewegte. Schmeling wurde am 23.8.1768 ein Monitorium der Visitatoren öffentlich verlesen, in dem ihm die sofortige Entlassung angedroht wurde.

Nahrung nachsuchen müße, und die Eltern, deren Kinder er informiert, völlig mit ihm zufrieden wären.«

Da auch die Kirchengeschworenen keine Beschwerden gegen den Pastor vorzubringen hatten, blieb nur das Problem der Neuenlander. Diese waren zur Vistation nicht erschienen, hatten aber Bevollmächtigte aus anderen Dörfern ernannt. Ihnen wurde immerhin mitgeteilt, daß bezüglich der »*Absentirung*« der Neuenlander »*die Sache in nähere Überlegung zu ziehen*« sei¹³⁹.

Abgesehen von dieser Frage läßt das Visitationsprotokoll erkennen, daß der Rablinghauser Pastor um 1770 nur noch mit Problemen zu kämpfen hatte, die auch andernorts zum Gemeindealltag gehörten. In Rablinghausen und in den umliegenden Dörfern war die Kirche am Deich als geistliches Zentrum angenommen worden¹⁴⁰. Obwohl die Finanzbasis der Kirche schmal war und blieb, ging man 20 Jahre nach ihrer Weihe sogar an einen weiteren Ausbau der Kirche, wie die Anschaffung der Turmuhr von 1770 beweist. Diese wurde auf »*Bitte derer sämtlicher Eingeseßenen zu Woltmershausen, Rablinghausen, Lanckenau und zum Strohm im Niederen Viehlande*« durch Sammlungen bei den Gutsherren des Niedervielands und durch Kollekten finanziert¹⁴¹. Für die Aufbauphase der Gemeinde können die Anschaffung der Turmuhr, spätestens die Einweihung der ebenfalls aus Spenden angeschafften Orgel von 1778 als Endpunkte angesehen werden.

Es ist kein Zufall, daß in jene Jahre auch die Ablösung der Neuenlander vom Rablinghauser Kirchspiel fällt. Daß dies überhaupt möglich wurde, war ihrer Hartnäckigkeit zu verdanken und auch der Einsicht des Rablinghauser Pastors und der Kirchensvisitatoren, daß man wohl kaum ein Dorf auf Dauer gegen seinen Willen in einem Parochialverband halten konnte.

Bereits 1751 war im ersten offiziellen Bittschreiben der Neuenlander um Entlassung aus dem Kirchspiel Rablinghausen von diesen sehr klug erwähnt worden, daß nicht nur sie unter den langen und schlechten Wegen litten, sondern auch dem Pastor hierdurch unnötige Beschwerne aufgelegt würden. So sei Pastor Segelken bereits bei seiner zweiten Copulation im Neuenland viel zu spät erschienen, da er habe auf dem »*ordinairen Weg nicht durchkommen können*« und als er sich zum Hohentor wandte, dies verschlossen vorgefunden hatte. Auch beim Rückweg von dieser Amtshandlung scheiterte Segelken – diesmal am verschlossenen Buntentor – und mußte im Neuenland übernachten. Seiner Bereitschaft zur Entlassung der Neuenlander stehe, so die Neuenlander Bauern in ihrem Antrag, nur die Sorge um den damit verbundenen

139 Ebd. Die Vistatoren müssen ungeachtet aller hierbei vorgebrachten Gegenreden zu der Einsicht gelangt sein, daß die Neuenlander fest entschlossen waren, sich nicht dem Rablinghauser Kirchspiel anzuschließen.

140 Diese Entwicklung war nach dem Urteil der Geschworenen maßgeblich dem Pastor Segelken zu verdanken.

141 StAB 2-Q.6.B.IV.1. a. /27/. Auch das Fischeramt, dessen Mitglieder sich von einer weithin sichtbaren Turmuhr am Rablinghauser Weserufer gewiß Nutzen versprachen, gab 5 Rth. zur Sammlung.

Einnahmeverlust entgegen, den die Neuenlander jedoch gerne zu mildern bereit seien¹⁴².

Als die Bitten ungehört verhallten, führte der Boykott der Neuenlander gegen ihre neue Kirche zu der erwähnten Konfrontation, während der man sich auf Seiten des Rats auch nicht scheute, Zwangsmittel anzuwenden¹⁴³. Die Neuenlander stritten zunächst hartnäckig um die Rückkehr in das St. Martini Kirchspiel, doch war der Rat nicht bereit, dies zuzulassen. Erst nach über 20 Jahren Widerstand brachte der Vorschlag, sie wenigstens dem Neustädter St. Pauli Kirchspiel zuzuschlagen, den gewünschten Erfolg: Dem Gesuch von Albert Warnken und Christian Meier im Namen der gesamten Neuenlander Bauernschaft um Aufhebung des *nexus parochialis* mit der Rablinghauser Kirche gegen eine Entschädigung von 300 Rth. und um Einpfarrung im Kirchspiel St. Pauli vom 16. Juni 1772 wurde am nächsten Tag durch Senatsconclusum und Beschluß der Kirchenvisitatoren stattgegeben¹⁴⁴.

Erst jetzt hatte die innerlich konsolidierte Rablinghauser Gemeinde auch einen angemessenen räumlichen Zuschnitt gefunden und die Parochialgrenzen erhalten, die bis ins 20. Jahrhundert Bestand haben sollten¹⁴⁵.

6. Resümee:

Betrachtet man das Vierteljahrhundert, das vom ersten Ratsproklam zum Niedervielander Kirchenbau 1746 bis zur Ablösung der Neuenlande 1772 verging, so stellt sich erneut die Frage nach den Zielen und Ergebnissen dieser reformierten Gemeindegründung.

Folgt man den offiziellen Verlautbarungen, so war sie eine staatliche Fürsorgemaßnahme zugunsten der kirchlich unterversorgten Einwohner des Niedervielands¹⁴⁶. Der Erfolg der Sammlungen und die Tatsache, daß die Gemeinde sich im Niedervieland etablieren konnte, gibt dieser Einschätzung gewiß Recht. Unüberhörbar war aber auch der Widerstand in der Bauernschaft gegen die Neuerung. Er konnte zwar durch Überzeugungsarbeit und finanzielle Versprechungen überwiegend beseitigt werden, die Neuenlander Bauern ließen sich jedoch nie in das Kirchspiel einbinden.

142 StAB 2-Q.6.B.IV.1.6. 1751 Dezember 23.

143 StAB 2-Q.6.B.IV.1.6. 1756 Dezember 15.

144 StAB 2-Q.6.B.IV.1.6. 1772 Juli 16 und 17.

145 Nochmals erneuert durch Senatsbeschluß vom 11. Juni 1828, vgl. ebd. Im März 1876 erfolgte der Anschluß eines seit Beginn dieses Jahres mit der Stadt Bremen verbundenen Teils von Woltmershausen an die St. Pauli Gemeinde. Gesetzblatt der Freien Hansestadt Bremen 1876, S. 35. Nach der Vereinigung von Woltmershausen mit der Stadt Bremen 1901 folgte 1902 die Abtrennung der selbständigen Gemeinde der Christus Kirche Woltmershausen. Gesetzblatt der Freien Hansestadt Bremen 1901, S. 311 und 1902, S. 51.

146 Dieser Einschätzung wird auch durchgehend in der Literatur gefolgt. So bei Fliedner, Kloos (wie Anm. 7), S. 131. Vgl. auch die Hinweise in Anm. 13.

Auf Seiten des Rats, der neben der weltlichen auch die höchste geistliche Autorität in Bremen beanspruchen konnte, kamen gewiß auch religiöse Beweggründe zum Tragen. Die reformierte Bevölkerung des Niedervielands mangelte in direkter Nachbarschaft zur lutherischen Gemeinde Seehausen einer eigenen Kirche. Da die theologische Konfrontationslinie zwischen Reformierten und Lutheranern der territorialen Konfliktsituation zwischen Bremen und Hannover entsprach und im Niedervieland ein lutherisch-hannoversches Patronat auf bremischem Territorium existierte, war dies mehr als nur ein seelsorgerisches Problem. Die betroffenen Bauern tangierte dieser Aspekt der Gemeindegründung trotzdem wohl kaum. Einem speziellen Bedürfnis nach einer reformierten Kirche wurde von der Bevölkerung in keiner erkennbaren Form Ausdruck gegeben.

Weitere maßgebliche Motive waren weder in der Fürsorge noch in der nachbarschaftlich-landeskirchlichen Konkurrenzsituation begründet. Sie wurden bestimmt vom Interesse des Rats, als landesherrliche Gewalt ordnend in sein Landgebiet einzugreifen. Das Territorium, um dessen geistliches Wohlergehen der Rat sich so auffällig bemühte, war um 1750 in vielfacher Form Gegenstand seiner Politik. Die verstärkte herrschaftliche Durchdringung des nun unangefochten unter der Rats Herrschaft stehenden Landgebiets war eine der Folgen des Zweiten Stader Vergleichs von 1741. In den Rahmen dieser Bestrebungen gehört der Niedervieländer Kirchenbau von 1748/50. Jede Maßnahme zur Festigung des reformierten Glaubens war immer auch eine Demonstration der guten Regierung, die durch die Verbindung weltlicher und geistlicher Autorität in den Bürgermeistern und Kirchenvisitatoren personifiziert war.

Augenfälliger als in der Tatsache der Gemeindegründung äußert sich dies in dem Rablinghauser Sakralbau. Der Summepiscopat des Bremer Rats als oberste landesherrliche Kirchengewalt, Patronatsherr der Kirchen auf dem Lande und weltliche Obrigkeit über Land und Leute findet hierin seinen baulichen Ausdruck.

Ohne Zweifel liegt darin der unschätzbare historische Wert dieses Bauwerks, daß es trotz seines einfachen Äußeren von einer kirchen- und landeshistorisch bedeutenden Zeit der Bremer Geschichte als Denkmal ersten Ranges Zeugnis gibt.

Aufgeblasen und abgebrannt

Seetonnen und Baken in Quellen der Bremer Handelskammer

Von Christina Deggim

Aus der kriegsbedingten Auslagerung kehrte ein Großteil der wertvollsten Bestände aus dem Archiv der Bremer Handelskammer zunächst nicht nach Bremen zurück, sondern wurde in die Sowjetunion gebracht und zum Teil an das Deutsche Zentralarchiv in Potsdam überstellt. Der Bremer Forschung stand er damit jahrzehntelang nicht zur Verfügung, wie u. a. Ruth Prange im Vorwort ihrer Dissertation über die bremische Kaufmannschaft bedauernd bemerkt¹. Inzwischen sind die Bestände wieder im Archiv der Bremer Handelskammer und wurden im Laufe des vergangenen Jahres mit bewundernswertem Engagement und Tempo ausgepackt, verzeichnet, sortiert, gegebenenfalls neu systematisiert und der Forschung zur Verfügung gestellt. Die Verfasserin erhielt im Rahmen eines Forschungsprojekts des Stader Staatsarchivs zur Erstellung eines sachthematischen Inventars archivalischer Quellen zum Thema Seeverkehr die freundliche Erlaubnis, diese Archivalien bereits parallel zur Einarbeitung als erster Benutzer in Bremen seit dem Zweiten Weltkrieg einsehen zu dürfen².

Da die Bestände der Bremer Handelskammer auch vor dem Krieg kaum bzw. ohne konkrete Quellenangabe benutzt wurden, bietet dieses Archiv für den gesamten Bereich der bremischen Wirtschafts-, Handels- und Schiffahrtsgeschichte »frisches« Material, das zahlreiche Forschungslücken füllen kann und neben der Klärung vieler Einzelfragen ein insgesamt rundes und stimmiges Bild des facettenreichen Aufgabenbereichs der Bremer Kaufmannschaft vermittelt. Bei der Inventarisierung zum Thema Seeverkehr fiel der reichhaltige Quellenbestand zum Tonnen- und Bakenwesen auf. Die Quellen sind in dichter Folge seit Anfang des 16. Jahrhunderts erhalten und vermitteln

- 1 Ruth Prange, Die bremische Kaufmannschaft des 16. und 17. Jahrhunderts in sozialgeschichtlicher Betrachtung (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Band 31) Bremen 1963, S. 7.
- 2 Nochmals herzlichen Dank an den Archivleiter, Herrn Holger Bischoff, für die hervorragende und vertrauensvolle Zusammenarbeit sowie die Zurverfügungstellung der Abbildungen und großes Lob und Anerkennung für Frau Dr. Lydia Niehoff und ihren Einsatz bei der Einarbeitung der Bestände. Besten Dank auch an das Staatsarchiv, insbesondere Herrn Dr. Hofmeister, der mir das Archiv erschloß. Zum Forschungsprojekt siehe Christina Deggim, Sachthematisches Inventar: »Archivalische Quellen zum Seeverkehr und den damit zusammenhängenden Waren- und Kulturströmen in Norddeutschland vom 16. bis zum 19. Jahrhundert«. Ein von der Volkswagen-Stiftung gefördertes Projekt des niedersächsischen Staatsarchivs in Stade. In: Hansische Geschichtsblätter, 117, 1999, S. 181-185.

detailliertes Wissen bis in Einzelheiten der Handwerkstechniken bei der Tonnen- und Bakenherstellung und Konservierung wie die im Titel genannten, welche unten näher erläutert werden. Eine erschöpfende Bearbeitung des Materials war schon aus Zeitgründen nicht möglich und wurde auch nicht angestrebt. Dieser Aufsatz soll vor allem Anregung zu einer Beschäftigung mit dem bremischen Tonnen- und Bakenwesen bieten und als Beispiel für andere Forschungsgebiete zeigen, welcher Art die Quellen im Archiv der Bremer Handelskammer sind und welche Erkenntnisse sich aus ihnen gewinnen lassen. Um weiterer Forschung einen schnellen Einstieg und Überblick zu ermöglichen, sind im Anhang nicht nur die Bestände aus dem Archiv der Bremer Handelskammer zum Thema Tonnen- und Bakenwesen abgedruckt, sondern auch die Bestände aus dem Staatsarchiv Bremen zu diesem Thema, obwohl sie der Forschung bereits seit Jahren zugänglich sind.³ Beide Bestände ergänzen sich jedoch häufig lückenlos, so daß zur erschöpfenden Bearbeitung von Themen der bremischen Wirtschaftsgeschichte stets beide Archive heranzuziehen sind.

Die Literatur zum bremischen Tonnen- und Bakenwesen vor dem 19. Jahrhundert ist schnell überblickt. Immer noch als Standardwerk gilt A. W. Lang: Entwicklung, Aufbau und Verwaltung des Seezeichenwesens an der deutschen Nordseeküste bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts⁴. Dabei ist der Wert dieser Arbeit aufgrund von Sachfehlern, logischen Fehlschlüssen, der Anhäufung bloßer Vermutungen, Widersprüchen und vor allem einer durch und durch unhistorische Betrachtungsweise, die alle Leistungen der Fahrwassermarkierung vor dem 19. Jahrhundert pauschal als »primitiv« charakterisiert, stark eingeschränkt⁵. Den besten, wenn auch sehr knappen Überblick gewährt

3 Da mit der Einrichtung des Tonnen- und Bakenamtes 1876 ein neuer historischer Abschnitt begann, sind die Bestände des Staatsarchivs Bremen nur bis zu diesem Zeitpunkt aufgenommen worden. Das Material für den Aufsatz wurde im Rahmen des genannten sachthematischen Inventars gesammelt, daher werden hier auch die darin benutzten Abkürzungen »HB« für die Bestände der Handelskammer Bremen und »SB« für Bestände des Staatsarchivs Bremen verwendet. Die häufig etwas barocken Titel der Akten stimmen ebenso wie die angegebenen Laufzeiten nicht immer mit dem Inhalt der Akten überein. Daher lohnt sich oft auch die Durchsicht von Akten, deren Titel das Thema nur streift. Eine Übersicht der Bestände im Archiv der Handelskammer ist per Internet abrufbar unter www.handelskammer-bremen.de. Das Staatsarchiv Bremen ist im Internet mit seiner Beständeübersicht vertreten unter <http://www.bremen.de/info/staatsarchiv>.

4 Christian Ostersehlte, Die bremischen Seezeichendampfer, in: Brem. Jb. 76, 1997, S. 148-197, hier S. 149, Anm. 4. Arend W. Lang, Entwicklung, Aufbau und Verwaltung des Seezeichenwesens an der deutschen Nordseeküste bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, Bonn 1965.

5 Falsch ist die Behauptung, daß die Leitung des Tonnenwesens durchweg in den Händen eines Gremiums aus Ratsherren, Kaufleuten und Schiffern der jeweils zuständigen Hafenstadt lag, S. 114. Unzutreffend ist die Aussage auf S. 112, daß die internationalen Großschiffahrtsrouten »in der älteren Zeit die deutsche Bucht kaum berührten« und der weitaus größte Teil des Güteraustausches zwischen

Schwebel, allerdings ohne jede Quellenangabe⁶. Dettmann erwähnt in seinem nur zweiseitigen Aufsatz von 1939 über den bremischen Tonnenbojer auch die Schüttingsrechnungen als Quelle, ohne konkretere Angaben⁷. Hofmeister geht auf Quellen zum Tonnen- und Bakenwesen im Staatsarchiv Bremen ein⁸. Ostersehle greift in seinem Artikel über die bremischen Seezeichendampfer kurz auf die Entwicklung vor dem 19. Jahrhundert zurück, wobei er sich auf Schwebel und Lang stützt⁹. Postel erwähnt in seinem Aufsatz zur hansestädtischen Hafen- und Schifffahrtsverwaltung das Bremer Tonnenwesen nur am Rande, während Schwarzwälder das Tonnen- und Bakenwesen mehrmals im politischen Zusammenhang anführt¹⁰. Auch Weidinger geht mehrfach auf das Tonnen- und Bakenwesen ein, seine Schlußfolgerungen sind jedoch häufig nicht nachvollziehbar, etwa wenn er annimmt, daß »spätestens wohl seit dem 14. Jahrhundert« regelmäßig das Tonnen- und Baken-geld erhoben wurde, obwohl die älteste Erwähnung bremischer Tonnen und

den Hafenstädten der Nordsee und auswärtigen Ländern und Städten vorwiegend durch kleinere Schiffe, meistens Überwattfahrer vermittelt worden sei. Diese Bezeichnung ist zumindest für die Bremer und Hamburger Island- und Bergenfahrer sehr unpassend. Widersprüche sind u. a. in der Zusammenfassung zu finden, wo einerseits davon ausgegangen wird, daß von Schiffergenossenschaften einzelner deutscher Hafenorte ausgebrachte Pricken die ersten künstlichen Zeichen zur Warnung des Seeverkehrs vor gefährlichen Untiefen waren, daß sich andererseits aber Kopfbaken wesentlich früher als Pricken nachweisen ließen, Kopfbaken bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts das Feld fast vollkommen beherrschten und erst von da an ihre Zahl zugunsten der Pricken laufend zurückging, S. 112 u. 115 f. Zu den logischen Fehlschlüssen gehört z. B. die als »freilich nicht sicher bewiesen« eingeschränkte Annahme, daß die frühesten Leuchtfeuer »auf den britischen Inseln zu suchen gewesen sein werden«, weil vorzugsweise die stark flammenden englischen Kohlen als Brennstoff verwandt wurden, S. 54. Das gleiche gilt für die Anmerkung 66 auf S. 124, daß ein Segelschiff, welches durch Rudern fortbewegt werden kann, damit seinen militärischen Charakter ausweist. Der Ausdruck »primitiv« findet sich u. a. auf S. 1 u. 117. Unhistorisch ist auch die Aussage über die verhängnisvollen Folgen des Dreißigjährigen Krieges für die »deutsche Seegeltung«, S. 1.

- 6 Karl H. Schwebel, Tonnen und Baken, in: De Koopman tho Bremen. Ein Fünfhundertjahr-Gedenken der Handelskammer Bremen, Bremen 1951, S. 40 - 43.
- 7 [Gerd] Dettmann, Der bremische Tonnenbojer. Ölgemälde der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts im Focke-Museum. In: Brem. Jb. 38, 1939, S. VII f.
- 8 Adolf E. Hofmeister, Das Bremer Kornakzise- und Tonnengeldregister von 1532, in: Brem. Jb. 72, 1993, S. 51-97. Vgl. ders., Bremen und der Bau des Leuchtturms, in: Siegfried Stölting (Hrsg.), Leuchtturm Roter Sand, Worpswede 1985, S. 22 - 24.
- 9 Ostersehle (wie Anm. 4), S. 148 - 152.
- 10 Rainer Postel, Zur Entwicklung der Hansestädtischen Hafen- und Schifffahrtsverwaltung, in: Heinz Stoob (Hrsg.), See- und Flußhäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung; Köln, Wien 1986, (Städteforschung, Veröffentlichungen des Instituts für vergleichende Städtegeschichte in Münster. Reihe A: Darstellungen, Band 24), S. 211-227. Herbert Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Band 1-5, Bremen 1995, hier insbesondere Band 1 u. 2.

Baken erst aus dem Jahr 1410 stammt¹¹. Insgesamt ist die Literatur über das bremische Tonnen- und Bakenwesen ausgesprochen ergänzungsbedürftig¹². Angesichts der Quellenfülle bietet sich damit ein ideales Forschungsgebiet.

In Nordeuropa verliefen zahlreiche Schifffahrtsrouten entlang der Küsten, an denen Schiffer anhand von Landmarken wie Kirchtürmen oder charakteristischen Küstenlinien ihre Position bestimmten. In den untiefen Gewässern der Niederlande und Norddeutschlands bestand die Möglichkeit, sich über die ausgelotete Wassertiefe und die Art des Untergrunds zu orientieren. Seezeichen kennzeichneten Flußmündungen und die Fahrrinne zwischen Sandbänken. Zur Markierung von Sandbänken wurden Pricken oder Reiskaken verwendet, an denen zur Erhöhung der Sichtbarkeit als Kopfbaken ein geflochtener Korb befestigt wurde. Die tiefe Fahrrinne kennzeichneten schwimmende, wasserdichte und mit eisernen Bändern versehene Tonnen, die durch eine Kette mit einem schweren Stein als Gewicht am Grund verbunden waren. Sie bezeichneten Stellen, an denen der Schiffer den Kurs ändern mußte, um der Fahrrinne zu folgen. Das niederländische Wort Kape bezeichnet eine hohe, offene Holzkonstruktion mit einer auffallend geformten Spitze. Sie wurde zumeist in Kombination mit einem Kirchturm oder einer zweiten Kape aufgestellt, so daß der Schiffer den richtigen Kurs steuerte, wenn er beide Objekte in einer Linie sah. Die Instandhaltung von Tonnen und Baken kostete viel Geld und Arbeit. Die Tonnen wurden im Frühjahr ausgelegt und im Herbst aufgenommen, damit Eisgang sie nicht zerstörte oder versetzte. Im Winter wurde der Bewuchs entfernt und dafür gesorgt, daß sie wasserdicht blieben, um hoch genug auf dem Wasser zu liegen. Schwarze Tonnen wurden geteert, weiße Tonnen mit Bleiweiß gestrichen, das vor Pfahlwürmern schützte. Damit auch im Winter Schifffahrt möglich war, ersetzten einfache Treibbaken, die wie Netzschwimmer geformt waren, oder Wintertonnen die kostspieligen Seezeichen. Da sich die Fahrinnen durch die Strömung häufig veränderten, war die Lage der Seezeichen ständig zu kontrollieren und gegebenenfalls zu korrigieren, damit sie den Schiffen wirklich eine sichere Fahrrinne anzeigten¹³.

11 Ulrich Weidinger, *Mit Koggen zum Marktplatz. Bremens Hafenstrukturen vom frühen Mittelalter bis zum Beginn der Industrialisierung*. Bremen 1997, hier S. 319.

12 Siehe auch Ostersehle (wie Anm. 4), S. 152 und 156, Anm. 38, wo eine ausführliche Untersuchung über die bremischen Barsemeister als Desiderat der Forschung bezeichnet wird.

13 Wijzenbeek, André Th., *Vuur- en bakenloodjes voor een veilige vaarweg op de Zuiderzee (met een beschrijvende catalogus van de collectie loodjes van het Nederlands Instituut voor Scheeps- en onderwater Archeologie)*, *Scheepsarcheologie III*, (Nederlands Instituut voor Scheeps- en onderwaterArcheologie/ROB (NISA)), *Flevobericht* nr. 405, Lelystad 1996, S. 11 f., 14 f., 18. Uwe Schnall, »wâ scheident aber die wege sich ...?« *Zur Navigation auf Hanse-Koggen*, in: Klaus-Peter Kiedel und Uwe Schnall, *Die Hanse-Kogge von 1380*, 2. Auflage, Bremerhaven 1989, S. 69-73, hier S. 70. Uwe Schnall, *Navigation in hansischer Zeit*, in: Jörgen Bracker, Volker Henn und Rainer Postel (Hrsg.), *Die Hanse, Lebenswirk-*

Bereits im 13. Jahrhundert werden Seezeichen im Nord- und Ostseeraum erwähnt. In der Zeit zwischen 1229 und 1241 gestattete der dänische König Waldemar II. Sejr auf Bitten der Dominikaner die Errichtung eines Seezeichens in Falsterbo und gewährte dafür freien Holzschlag¹⁴. An der Maasmündung bei Brielle gestattete Albrecht, Herr von Voorne der Kirche 1280 die Errichtung von zwei Seezeichen¹⁵. Ferber geht für den Bau des Turms von Neuwerk von einer Bauzeit nach 1300 bis 1312 aus¹⁶. Die Stadt Stralsund erhielt vom Abt des Klosters auf Hiddensee 1306 die Erlaubnis, ein Leuchtfeuer zu errichten. Der Roskilder Bischof Oluf gewährte allen, die einen Beitrag zur Errichtung des Leuchtfeuers und Bollwerks bei Gellen auf Hiddensee leisteten, 40 Tage Ablaß der ihnen auferlegten Kirchenstrafen¹⁷. Das Travemünder Leuchtfeuer läßt sich erstmals 1316, das Warnemünder Feuer 1348/49 nachweisen¹⁸. Seetonnen dagegen sind erstmals im 14. Jahrhundert belegt, im Vlie, im Marsdiep und in der Maas. Für diese Tonnen wurde ein Tonnen- bzw. *paelghelt* erhoben¹⁹.

Das älteste erhaltene Zeugnis über das bremische Tonnen- und Bakenwesen in der Weser besteht aus einem Friedensvertrag vom 16. Juni 1410 zwischen den Rüstringer Häuptlingen Ede Wümmekens, Lübbe Sybotis und seinem Bruder Meme einerseits und Bürgermeistern, Ratsleuten und der Gemeinde der Stadt Bremen mit ihren Untertanen andererseits. Darin erhielten die Bremer das Recht, auf der Mellum Plate, dem Roten Sand oder anderswo, wo sie

lichkeit und Mythos, 2. verbesserte Auflage des Textbandes zur Hamburger Hanse-Ausstellung von 1989, Lübeck 1998, S. 775-778, hier S. 776 f.

- 14 Niels Skyum-Nielsen, *Diplomatarium Danicum*, Reihe I, Band 6, 1224-1237, Kopenhagen 1979, Nr. 102. Kurt Ferber, *Der Turm und das Leuchtfeuer auf Neuwerk*, in: *Zeitschrift des Vereins für hamburgische Geschichte*, Band XIV, Hamburg 1909, S. 1-36, hier S. 10, darin die Jahreszahl 1221 und der Verweis auf das Lübsche Urkundenbuch, Band 1, Nr. 23.
- 15 Ferber, ebd., S. 12. Ein Inventar des Stadarchief Antwerpen erwähnt einen Schriftwechsel von 1296 über Bakengeld, Stadarchief Antwerpen, *Inventaris op het Archieffonds van Handel en Scheepvaart [...]*, Antwerpen 1925, Anhang: *Inventaris op den bundel »Juridictie op de Schelde«*, 1. – *Algemeene Juridictie*, darin: brief van den prior der Predikheeren te Antwerpen 1325, met afschrift eener akte van hertog Jan II, van 1296 (7), omtrent tol en bakengeld; ...
- 16 Ferber (wie Anm. 14), S. 23.
- 17 Kåre Olsen, *Diplomatarium Danicum*, Reihe II, Band 6, 1306-1312, Kopenhagen 1948, Nr. 28. Ferber 1909, S. 13 f.
- 18 Ferber (wie Anm. 14), S. 14 ff.
- 19 Wijzenbeek, S. 21 f., siehe unten. Kurt Ferber, *Die Entwicklung des Hamburger Tonnen-, Baken- und Leuchtfeuerwesens*, in: *Zeitschrift des Vereins für hamburgische Geschichte*, Band XVIII, Hamburg 1914, S. 1-103, hier S. 5 f. Ferber verweist in Anm. 3 darauf, daß eine häufig in der Literatur als Beleg für eine Betonung der deutschen Küstengewässer im 12. Jahrhundert aufgeführte Urkunde, ein Privileg Kaiser Heinrichs V. vom 14. Mai 1111 für Bremen weder Tonnen noch Baken oder andere Seezeichen erwähnt und daß diese Urkunde schon lange als erwiesene Fälschung bekannt ist, ebd.

wollten, *kennyngē, weten unde capyngē* (ungefähr: Kennzeichen, Markierungen und Kapen) zu setzen oder Tonnen zu legen. Diese sollten von den Rüstringern gehegt und geschützt werden nach all ihrer Macht²⁰. Bremen ist damit die erste deutsche Stadt, deren Tonnenwesen belegt ist. Für eine Erhebung des Tonnen- und Bakengeldes vor dieser Zeit fehlt jeder Nachweis. Da die Entwicklung der Tonnen als Seezeichen insgesamt offenbar nicht wesentlich älter ist als die erste Bremer Erwähnung, besteht kein Grund zu der Annahme, daß die Bremer Seetonnen eine sehr viel längere Tradition besitzen. Im Gegenteil scheint es sogar plausibel, den 1410 ausgestellten Friedensvertrag an den Anfang des bremischen Tonnen- und Bakenwesens zu setzen, da die Bremer vermutlich keine teuren und arbeitsaufwendigen Seezeichen auslegten, solange sie davon ausgehen mußten, daß diese unverzüglich von den Anwohnern benachbarter Gebiete entfernt oder versetzt wurden und der Schifffahrt dadurch mehr Schaden als Nutzen brachten²¹.

Der Rat übertrug die Aufgabe der Fahrwassermarkierung 1426 an die Beauftragten des gemeinen Kaufmanns der Stadt Bremen als *vorstendere der tunnen*, die dafür eine Abgabe, das Tonnengeld, erheben durften. Jeder Schiffer und Kaufmann, der von Bremen absegelte, hatte zuvor sein Tonnengeld zu zahlen, nämlich entsprechend dem Wert der gesamten Ladung für je hundert Bremer Mark Wert vier Bremer Grote, entsprechend für fünf Mark einen Schwarzen. Der Schiffer hatte außerdem für sein Schiff Tonnengeld zu zahlen. Nach dem Laden des Schiffes hatte der Schiffer seine Kaufleute schriftlich bei den *vorstenderen der tunnen* anzugeben. Versäumte er dies oder die Tonnengeldzahlung, verfiel er einer Buße in Höhe des doppelten Tonnengeldes und fünf Bremer Mark. Zahlte der Kaufmann dagegen sein Tonnengeld nicht, betrug seine Strafe neben dem doppelten Tonnengeld nur eine halbe Bremer Mark. Kamen Schiffe von See oder über das Watt, mußte der Schiffer den *vorstenderen der tunnen*, wenn er die Tonnen genutzt hatte, seine Kaufleute schriftlich anzeigen. Er durfte seine Ladung nicht löschen, bevor sowohl Schiffer als auch Kaufleute ihr Tonnengeld bezahlt hatten, bei Strafe einer halben Bremer Mark und des doppelten Tonnengeldes. Diese Bestimmung galt sowohl für Gäste als auch für Bürger. Wurde die Buße nicht gezahlt, war es Aufgabe des Rates, die Schuld einzufordern und zu mahnen. Zweimal jährlich erhielten die für die Stadtbefestigung zuständigen Mauerherren des Rats Rechenschaft über das Tonnengeld. Die Strafgerichte wurden

20 Dietrich R. Ehmck und Wilhelm v. Bippen (Hrsg.), *Bremisches Urkundenbuch*, Band IV, Bremen 1886, Nr. 406, S. 524 - 526, hier S. 526. Namen werden hier nach dem Text der Urkunde zitiert. Schwarzwälder 1 (wie Anm. 10), S. 100, Ostersehlte (wie Anm. 4), S. 149, Lang (wie Anm. 4), S. 3. Schwebel (wie Anm. 6), S. 40 zufolge verliert sich der Ursprung der Fahrwassermarkierung wie der des »meenen Kopmans« im Dunkel der Vergangenheit, erst aus dem Friedensvertrag von 1410 sei zu entnehmen, daß die Bremer Seezeichen auslegen durften, Weidinger (wie Anm. 11), S. 319 wurde schon erwähnt.

21 Vgl. Ferber (wie Anm. 19), S. 7, Anm. 3, der sich gegen von Bippens nicht nachweisbare Annahme wendet, daß schon viel früher Tonnen auf der Weser gelegen hätten.

für die Befestigungsanlagen benutzt, wenn mehr Tonnengeld eingenommen wurde, als für die Seezeichen ausgegeben wurde. Deckte das Tonnengeld die Kosten jedoch nicht, steuerten die Mauerherren aus den Bußgeldern den nötigen Betrag für die Unterhaltung und Instandsetzung der Tonnen bei. Wenn in späteren Zeiten Überschüsse aus der Tonnengeldeinnahme erwirtschaftet wurden, wollte der Rat in Absprache mit dem Kaufmann den Tonnengeldsatz verringern. Lagen keine Tonnen aus, wurde kein Tonnengeld erhoben. Waren jedoch Kapen gesetzt, mußte Tonnengeld bezahlt werden, auch wenn keine Tonnen auslagen²². Das bremische Tonnen- und Bakenwesen läßt sich daher nicht, wie Lang behauptet, anhand der Stadtrechnungen verfolgen²³. Die Elterleute, Vorsteher der Kaufmannsgilde, bezeichneten sich laut Prüser seit der Zeit des Humanismus als Collegium Seniorum. Vier Elterleute amtierten im 15. Jahrhundert. Von ihnen traten alle zwei Jahre die ältesten ab und zurück in das Gesamtkollegium, das kooptativ seine lebenslänglichen Mitglieder ergänzte und aus etwa 18 Personen bestand. An ihre Spitze traten im 17. Jahrhundert ein Senior, ein Subsenior und ein auf Zeit bestimmter Präses²⁴.

Im Februar 1457 beauftragten die Elterleute des Kaufmanns Johan van der Sture mit Genehmigung des Rates, sich ein Jahr lang der Baken und Tonnen anzunehmen²⁵. Zu Johans Aufgaben gehörte es, zwei Tonnen auszulegen, eine auf den Bullensiel, die andere auf den Busch. Fünf Baken waren auszusetzen, eine auf die Neubrake, die zweite auf den Hohe Weg, eine weitere Bake erhielt der Mellum Steert (*Melensterd*) und zwei Baken kamen auf die Steinbalge (*Steenbalge*), nordwärts. Die Tonnen sollte Johan sofort nach seiner Berufung auslegen und sie am Tage St. Simonis et Jude (28. Oktober) wieder wegnehmen. Soodt die Elterleute ihm den Auftrag gaben, hatte Johan vertriebene Tonnen wieder zu legen und beschädigte Baken aufzurichten. Für ein Boot zu diesen Zwecken übernahmen die Elterleute die Kosten für Zehrung und Lohn. Für das Legen und Aufnehmen der Tonnen in diesem Jahr erhielt Johan elf Bremer Mark. Der Tonnengeldsatz blieb unverändert:

22 Dietrich R. Ehmck und Wilhelm v. Bippin (Hrsg.), Bremisches Urkundenbuch, Band V, Bremen 1902, Nr. 297. Der Vertrag zwischen Rat und dem gemeinen Kaufmann wird erwähnt von Schwebel (wie Anm. 6), S. 40. Hofmeister (wie Anm. 8), S. 56, Postel (wie Anm. 10), S. 213 u. 216, Ostersehlte (wie Anm. 4), S. 155, Weidinger (wie Anm. 11), S. 316, 319 u. 466. Laut Weidinger, S. 466 gelangte der Tonnenhof ähnlich wie das Teerhaus in die Obhut dieser kaufmännischen Interessenvertretung, nachdem die Verwaltung des Seezeichenwesens 1426 der Fürsorge der Kaufmannselterleute anheim gegeben wurde. Der angeführte Beleg beinhaltet nur die Übertragung des Seezeichenwesens.

23 Lang (wie Anm. 4), S. 116.

24 Friedrich Prüser, Heimatchronik der Freien Hansestadt Bremen, Köln 1955, S. 262 f.

25 Der Name wird in der Urkunde sowohl van der Sture als auch van der Stüke geschrieben. Insgesamt scheinen die Vornamen in den Akten der Kaufmannschaft eine sehr viel größere Rolle gespielt zu haben als die Nachnamen, Register sind häufig nach Vornamen sortiert. Im Laufe der Urkunde wird Johan van der Stüke zumeist nur als »Johan« bezeichnet.

Jeder Kaufmann, Bürger oder Gast gab für Schiff und Gut jeweils einen Bremer Schwaren pro fünf Mark Wert. Schiffer hatten den Elterleuten oder ihrem Beauftragten vor dem Absegeln schriftlich nun nicht mehr nur den Namen des Kaufmanns, sondern obendrein eine Liste der eingeschifften Güter zu übergeben, und dem Knecht des Kaufmanns das Tonnengeld zu zahlen, bei Strafe von fünf Mark. Auch Schiffer, die von See nach Bremen kamen, durften ihre Ladung erst löschen, nachdem sie dem Knecht der Elterleute schriftlich Mitteilung über ihr Schiff, ihre Kaufleute und die geladenen Waren jedes einzelnen Kaufmanns gegeben und das Tonnengeld bezahlt hatten, bei derselben Strafe. Tonnengeld hatte jeder zu geben, der außerhalb Langwardens (*Langeverden*) segelte, für jedes Hinaus- oder Hineinsegeln. Dies galt auch für diejenigen, welche von der Lune, Geeste, Hunte und aus dem Land Wursten absegelten. Sie waren ebenso wie Bremer Bürger tonnengeldpflichtig, wenn sie die Tonnen und Baken nutzten. Sobald die Tonnen ausgelegt waren, sollte das Tonnengeld erhoben werden²⁶. Weidinger geht davon aus, daß die Schiffe und Kähne, deren Schiffer im grünen Marschlandgürtel beiderseits der Unterweser beheimatet waren, von der Abgabe des Tonnen- und Bakengeldes befreit waren²⁷. Dies trifft zumindest für das Jahr 1457 nicht zu. Es kam bei der Tonnengelderhebung nicht auf die Heimat der Schiffer an, sondern auf ihr Fahrtgebiet. Segelten sie beispielsweise nur von der Lune bis Bremen, blieben sie vom Tonnengeld befreit. Ging die Fahrt jedoch über See, jenseits von Langwarden, unterlagen sie der Tonnengeldpflicht. Die 1483 bestätigte Tonnengelderhebung erstreckte sich daher auch auf Schiffe, die zwar die Weser befuhren, Bremen aber nicht anliefen²⁸. In Hamburg führte eine ähnliche Politik der Stadt bei der Erhebung des Werkzolls für das Seezeichen auf Neuwerk zu massiven Protesten der Elbanlieger und Schiffer, zumal das Hamburger Tonnenschiff eingesetzt wurde, um mit Waffengewalt die Zollzahlung zu erzwingen²⁹. Vielleicht liegt der Grund für die Bewaffnung der Bremer Tonnenschiffe ebenfalls in dem Wunsch, Vergehen gegen die Tonnengeldpflicht verfolgen zu können.

Das älteste erhaltene Bremer Tonnengeldverzeichnis von 1532 liegt im Staatsarchiv Bremen. Das Verzeichnis enthält die Tonnengeldeinnahmen jeweils mit den Namen der Befrachter, der Summe ihrer Tonnengeldzahlung, Menge und Art der geladenen Güter und zumeist mit dem Namen des Schiffers³⁰. Das Rechnungsbuch des Eltermanns Dyryck Vasmer aus dem Jahr 1533 verzeichnet pauschal die Einnahmen vom Tonnengeld des vergangenen Jahres,

26 HB C 22 d Tonnenlegung (Schlüsseltonne) 1457 – 1842, Abschrift. Siehe auch Schwebel (wie Anm. 6), S. 41.

27 Weidinger (wie Anm. 11), S. 446. Siehe dazu auch unten.

28 Hofmeister (wie Anm. 8), S. 56. Siehe auch den Tonnengeldsatz von 1483 für die Bergenfahrer, der ebenfalls für die Schifffahrt auf der Lune, Geeste, Hunte und Jade galt, in: HB C 45 a Bergenfahrer 1601 – 1688.

29 Siehe unten und die in Kürze erscheinende Dissertation der Verfasserin.

30 SB 2-R.2.A.o.2.b.1. Bremer Kornakzise- und Tonnengeldregister von 1532, abgedruckt bei Hofmeister (wie Anm. 8), S. 76 ff.

also offenbar 1532, die er beim Schütting von den Rhedern, d. h. Ratsherren, die das gemeine Gut der Stadt verwalteten, empfing. Der Eltermann selbst legte gegenüber den gemeinen Elterleuten Rechenschaft über Tonnengeldeinnahmen ab. Hierbei handelt es sich im Gegensatz zu den vorher genannten wahrscheinlich um die Einnahmen des laufenden Jahres, 1533. 1532, im Jahr des Aufstands der 104, war die Tonnengelderhebung wie der Schütting und das Kaufmannsvermögen insgesamt in die Verwaltung des Rates übergegangen³¹. Der Normalzustand wurde nach Scheitern des Aufstandes wiederhergestellt, das Rechnungsbuch von 1533 verzeichnete daher auch die Tonnengeldeinnahmen des Vorjahres, die nicht von den Elterleuten erhoben, ihnen aber später übergeben wurden. Ausgaben wurden für die Kaufmannskost, Baken und Tonnen verzeichnet. Der Abrechnung über die einzelnen Reisen des Tonnenschiffs zufolge, unternahm das Schiff 1533 insgesamt vier Reisen. Bei der dritten Fahrt wurde die offenbar vertriebene Tonne am Roten Sand wieder gelegt, bei der vierten Reise wurden die Tonnen aufgenommen. Im Laufe des Jahres vertrieben sechs Tonnen³². Die Tonnengeldbücher ab 1538 bewahrt das Archiv der Bremer Handelskammer³³. Dabei befinden sich neben den reinen Einnahmebüchern mit den gleichen Angaben wie bei der Tonnengeldeinnahme von 1532 auch Verzeichnisse über die Ausgaben der Elterleute nach dem Muster von 1533 für das Legen der Tonnen, für die Baken, den Schütting, etc., hierbei wird unter den Tonnengeldeinnahmen jeweils nur der Name des Zahlenden angegeben³⁴. Teilweise wurden Jahreskonten für die Kaufleute geführt, so daß auf einer Seite erkennbar wird, wie viele Schiffe ein Kaufmann wie oft und wann mit welchen Warenarten und -mengen in einem Jahr befrachtete³⁵.

Nachdem das Tonnengeld bereits über 100 Jahre lang erhoben wurde, erteilte Kaiser Karl V. der Stadt Bremen 1541 u. a. das Privileg der Jurisdiktion auf der Weser für die Verfolgung von Seeräubern samt der Erhebung von Tonnen- und Bakengeld³⁶. Dettmann zufolge diente das Tonnen- und Bakengeld zur Anschaffung und Ausrüstung der Tonnenbojer, mit denen die Seezeichen unter Aufsicht des Barsemeisters ausgelegt wurden³⁷. Schwebel geht davon aus, daß als Tonnenschiff zunächst eine kleine Barse benutzt wurde, auf deren Bezeichnung der Name Barsemeister zurückgeführt wird. Entsprechend der

31 SB 2-P.9.c.A.x.b.1. Zum Aufstand der 104 siehe Schwarzwälder 1 (wie Anm. 10), S. 185-206, hier insbesondere S. 195 f. und Hofmeister (wie Anm. 8), S. 58 ff.

32 SB 2-P.9.c.A.x.b.1. Rechnungsbücher des Collegii Seniorum aus dem 16. Jahrhundert. Zu den Ereignissen von 1532 siehe Anm. 31.

33 HB IV - A II 4,3 1538 bis 1594 mit Lücken, 20 Bände, aus den Jahren 1553 und 1559 jeweils zwei Bände.

34 HB IV - A II 4,3 1549/50, 1552, 1553, 1559, 1561, 1566, 1574, 1591, 1594.

35 HB IV - A II 4,3 1559.

36 Schwarzwälder 1 (wie Anm. 10), S. 220 f., Weidinger (wie Anm. 11), S. 316. Vgl. hierzu auch den Beitrag von Hartmut Müller, Karl V., Bremen und die Kaiserdiplome von 1541, in diesem Band.

37 Dettmann (wie Anm. 7), S. VII.

Ordinanzie von 1549 brachte der Barsemeister Tonnen und Baken zu Petri Stuhlfeier am 22. Februar in See, holte sie zu Martini, am 11. November, wieder ein und brachte sie zum Tonnenhof³⁸. Die Baken wurden wahrscheinlich nicht im Winter eingeholt, sondern blieben stehen, wie dies in den Niederlanden üblich war, und wurden nur dann ersetzt, wenn sie durch Eisgang zerstört wurden oder sich die Fahrrinne veränderte³⁹. Ein Abrechnungsbuch über die Kosten für den Bau und die Ausrüstung des Tonnenschiffs aus dem Jahr 1562 enthält detaillierte Angaben über alle Kosten für den Schiffbau, wie den Arbeitslohn, die Zahl der Nägel, etc. Das Büchlein vermittelt daher einen außergewöhnlich differenzierten Einblick in den Schiffbau der Frühen Neuzeit⁴⁰. 1573 erhielt Arendt Siemers einen Seebrief wegen des Tonnenbojers. Rat und Bürgermeister der Stadt Bremen bezeugten, daß der Schiffer Arendt Siemers Bürger Bremens sei und das Schiff von 45 Last, welches er zur Zeit führte, Tonnenbojer genannt wurde. Da das Schiff Siemers und anderen Bremer Bürgern ohne Mittelsmänner und daher in die Stadt gehörte, bat der Rat alle und jeden, Siemers mit seinem Schiff, dem Schiffsvolk und seiner Ladung Gunst, Förderung, Hilfe, Beistand und guten Willen zu gewähren, wenn Siemers sie benötigte. Sie sollten ihn in ihren Städten, Strömen, Märkten und Häfen löschen und seine Kaufmannschaft ausüben sowie die Privilegien der gemeinen Hansestädte und die Freiheiten Bremens genießen lassen⁴¹. Der Tonnenbojer gehörte zu diesem Zeitpunkt offenbar nicht mehr der Kaufmannschaft, sondern war in privaten Partenbesitz übergegangen.

In den Präsidialrechnungsbüchern sind Einnahmen und Ausgaben der Elterleute verzeichnet. Jährlich war ein Eltermann für die Verwaltung des Tonnenwesens und das Führen des Rechnungsbuches zuständig. Der Eltermann Arp van Horne trug beim Empfang des Tonnengeldes 1577 nur die Namen der Zahlenden und die Beträge ein. Die Ausgaben für das Tonnenlegen und das Setzen der Baken einschließlich der Handwerksarbeiten und des Materials sind dagegen minutiös aufgelistet. Für 46 Baken gab der Eltermann pro Stück acht Grote aus, also insgesamt 11 Mark 16 Grote. Eine Mark 20 Grote zahlte er für 13 Korbbaken. Zu Vegesack wurden für vier Hausbaken drei Mark zwei Grote bezahlt. Neben einzelnen Ausgabeposten für Wachs oder Senfsaat kehrten einige Artikel in der Abrechnung immer wieder. Dazu gehörte vor allem Wagenschott, Eichenholz, das von Johann Hollen oder dem Eltermann selbst zu einem Stückpreis von 33 Grote gekauft wurde. Karren brachten das Holz für einen Fuhrlohn in Höhe von vier Grote zum Haus des Müllers, vermutlich zu einer Sägemühle. Die Transportausgaben für Holz vom Schütting zum Haus des Müllers betragen drei Grote, wo das Schneiden von Wagenschott zwei Mark fünf Grote kostete. Herman der Müller bekam 13 Mark für das Anfertigen von zwei neuen Tonnen. Für das Ausbessern der zerbrochenen Seetonnen wurden ihm 26 Grote gezahlt. Der Blockdreher erhielt

38 Schwebel (wie Anm. 6), S. 41. Ostersehlte (wie Anm. 4), S. 150.

39 Wijsenbeek (wie Anm. 13), S. 25.

40 HB IV - A II 4,3 Bd. 14, 1562.

41 HB C 24 d Tonnenboyer 1623 – 1670.

Lohn für die Anfertigung verschiedener Arten von Blöcken und von Scheiben für den Block. Für drei *pfysseber pale*, möglicherweise Pfähle aus dem Holz der Weichsel- oder Holzkirsche (*wisselbere*), die Johan Myddelstorp entzwei herabgebracht hatte, gaben die Elterleute 24 ½ Grote aus. Anderthalb *rep*, d. h. 12 Ellen Holz kosteten vier Mark 28 Grote.

Die zwei neuen Tonnen wurden in die Schmiede gebracht und dort geteert, Pech und Teer kosteten 24 Grote. Johan Lymkel lieferte eine halbe Tonne Pech für zwei Mark 24 ½ Grote, Gerd Garbade eine Tonne Teer zum Preis von fünf Mark 24 Grote. Zum Teerquesten, also wohl zum Teeren, wurde eine Elle Leinwand sowie graues Zeug (*grawwant*) benötigt. Lang erwähnt mehrere Arbeitsgänge bei der Tonnenherstellung, die dazu dienten, die Tonnen wasserdicht zu machen. Unter anderem wurden sie innen ausgepicht und nach dem Anbringen der Eisenverstärkungen außen zum Schutz vor Fäulnis mit Pech und anschließend mit Teer bestrichen, der mit Dweilen aus Laken aufgetragen wurde⁴². Für das Blasen von zwölf Tonnen gab Johan Myddelstorp, bei dem es sich wahrscheinlich um den Barsemeister handelte, 12 Grote aus, für Pumpenleder acht Grote, für Moos zwei Schware. Die Tonnen wurden aufgeblasen, um zu überprüfen, ob sie wasserdicht waren. Lang zufolge wurde das Mundstück eines Blasebalgs durch ein Loch im Tonnenboden oder -deckel geführt, Luft in die Tonne gepumpt und mit einem Licht kontrolliert, ob die Luft entwich⁴³. Um die Tonnen zu brennen, zahlten die Elterleute 24 ½ Grote für Stroh. Diese Arbeit fand im Herbst nach dem Aufnehmen der Tonnen statt, die durch die Flammen eines Strohfeuers von Schädlingsbefall befreit wurden⁴⁴.

Zwei Fuhrleute erhielten eine Mark acht Grote für das Transportieren von zwei Steinen mit dem Müllerwagen zur Wippe. Das Wippgeld für das Absetzen von Steinen, Seetonnen und Viktualien betrug 12 Grote. Die Steine, welche als Gewichte am Grund das Vertreiben der Tonnen verhinderten, wurden zu unterschiedlichen Preisen eingekauft: Hylle vann Bentten erhielt für zwei Steine sechs Mark 28 ½ Grote, der Steinhauer Johan dagegen acht Mark vier Grote. Das Hauen der Steine bezahlten die Elterleute jedesmal mit acht Groten. Das Wiegen der neuen Kette kostete sechs Grote, der Transport einer halben Kette in die Schmiede drei Grote. Der Kupferschmied erhielt den Auftrag, den Teerkessel zu flicken und eine zerbrochene Seetonne mit zwei Stück Kupfer auszubessern. Die Miete eines Teerkessels betrug acht Grote. Heinrich Byneken fertigte 30 Holznägel zu sechs Groten an. Außerdem wurden zehn Pfund Blei benötigt. Laurenz Syken fuhr die Segel zum Segelmacher, der sie für eine Mark 28 Grote nähte. Das Strecken von 18 Ellen Leinwand für das Segel kostete pro Elle 33 Schwaren. Zwei Kompassse wurden für 12 Grote »gemacht«, d. h. vermutlich, nach dem relativ geringen Preis

42 HB D 1 Präsidial Rechnungsbücher 1577–1810. Lang, S. 42. Dweile sind Aufwischbesen aus Lumpen.

43 Lang (wie Anm. 4), S. 42.

44 Lang (wie Anm. 4), S. 44 f.

zu schließen, repariert. Dietrich Stalman erhielt für 195 Schiffpfund Tau à 11 Schware insgesamt 13 Mark 13 Grote. Das Reepen kostete drei Schware. Hunneke Wynters, der Johan Myddelstorp mit zwei Kähnen Takel, Seetonnen und Viktualien führte, erhielt neun Mark. Die zwei Männer, die Myddelstorp unten beim Schiff halfen, entlohnte er mit vier Groten. Zwei Männer wurden auch für Hilfe beim Transport zweier Seetonnen vom Tonnenhof zur Schlachte bezahlt. Ein Mann, der das Schiff bewachte, erhielt dafür 18 Grote. Zu Vegesack mußte für zwölf Grote *stotholt*, ein Stoßholz bzw. eine Scheuerleiste, für das Boot gekauft werden. Der Schmied zu Rechtenfleth fertigte einen Bolzen und zwei Krampen im Auftrag Johan Myddelstorps an. Die Fahrt von Rechtenfleth nach Bremen bezahlte Myddelstorp mit zehn Groten. Für das Aufholen des Takels erhielt Hunneke Wynters drei Mark 12 Grote, das Wuppengeld für zwölf Seetonnen betrug zwölf Grote. Ein Karrenmann transportierte Seetonnen, Takel und Segel, die über Nacht im Karren verblieben und dort für drei Grote bewacht wurden.

Zu den häufigsten Ausgabeposten gehörten Lebensmittel und vor allem Bier. Lose, also vermutlich leere Tonnen für den Transport von Tafelbier kosteten zwei Grote, fünf lose Tonnen für Brot 20 Grote. Zum Verbacken von zweieinhalb Säcken Mehl wurden 16 ½ Grote ausgegeben, für das Verbacken weiterer viereinhalb Säcke Mehl eine Mark vier Grote. Neben dreieinhalb Pfund Speck zu einem Preis von drei Grote pro Pfund wurden neun Pfund Butter gekauft, als die Seetonnen geteert wurden. Die Ausgaben für die Butter bestanden nicht nur aus dem Kaufpreis, sondern auch aus den Kosten für das Wiegen und den Transport, die im Rechnungsbuch einzeln aufgelistet wurden. Für Trockenfisch wurden sieben Grote bezahlt, als das Volk das Takel aufbrachte. Johan Myddelstorp vertrank mit dem Vogt zu Rechtenfleth 12 Grote. In der Schmiede, als die zerbrochene Tonne geflickt wurde, vertrank er drei Grote, mit dem Volk auf der Reeperbahn und beim Teeren der Tonnen insgesamt vier Mark. Den Dorfleuten verehrte er eine Tonne Weißbier, außerdem Holz. Als sie das Takel anbrachten, vertrank Johan Myddelstorp mit dem Volk eine Mark 16 Grote, zu Vegesack eine Mark vier Grote. Zu Rechtenfleth vertrank Johan Myddelstorp mit den Kesselfrauen eine Mark vier Grote und zu Geestendorf, als er die Viktualien kaufte und zu Schiff brachte, 25 Grote. Zu Rechtenfleth kaufte Myddelstorp dem Volk Bier für neun Grote, usw. Gerlich van Hoven erhielt pro Tonne Maßbier eine Mark, insgesamt sieben Mark für sieben Tonnen.

Die Einnahmen des Tonnengeldes im Jahr 1577 betrugen insgesamt 1057 Mark 29 Grote. Die Ausgaben für Tonnen und Baken beliefen sich auf 789 Mark 7 Grote. Es gab somit einen Überschuß von 268 Mark 22 Grote. In diesem Jahr, das offenbar nicht von besonderen Vorkommnissen wie größeren Reparaturen oder teuren Neubauten geprägt war, konnte ein satter Gewinn erwirtschaftet werden. Die Einnahmen waren jedoch stark konjunkturabhängig, war der Schiffsverkehr etwa aufgrund von Kriegen in einem Jahr gering, sanken die Tonnengeldeinnahmen. Die Ausgaben konnten den sinkenden Einnahmen nicht angepaßt werden, sie waren u. a. wetterabhängig: Waren zahlreiche

Baken durch Sturmfluten oder Eisgang zerstört oder Tonnen vertrieben, mußten sie ersetzt bzw. Bergelohn gezahlt werden, wenn sie zurückgebracht wurden. Es existierte also keine Planungssicherheit für die Kaufmannschaft. Fielen in einem Jahr Überschüsse an, konnten hohe Kosten im Folgejahr leicht zu Verlusten führen. Das Tonnen- und Bakenwesen war eine sehr teure und aufwendige Angelegenheit⁴⁵.

Das Tonnengeldrechnungsbuch von 1594 enthält neben den Tonnengeldeinnahmen und den Ausgaben für Tonnen und Baken auch die Abrechnung über die Ausgaben für das Tonnenschiff⁴⁶. Dettmann erwähnt neben dem 1562 gebauten Tonnenbojer einen weiteren, der 1598, nach Helm 1589, auf einer Bremer Werft vom Stapel lief und einen 1602 in Holland gekauften Tonnenbojer. Sie wurden neben ihrem eigentlichen Zweck auch zur Konvoierung von Handelsschiffen eingesetzt, für Fahrten des Rats oder zum Freiholen aufgelaufener Schiffe. Privatleute konnten den Tonnenbojer chartern⁴⁷.

Als wichtiges Seezeichen taucht auch der Turm von Wangerooge in den Unterlagen der Bremer Handelskammer auf. Nach Zemke gingen zwei im 14. Jahrhundert als Landmarken erbaute Kirchtürme durch Sturmfluten im 16. Jahrhundert verloren⁴⁸. Im April 1597 gab Graf Johann von Oldenburg den Bitten Bremens wegen Errichtung eines Turmes auf Wangerooge nach. Er gestattete den Bau, der den Handelsleuten aller schiffahrenden Nationen noch im selben Sommer zu Nutz und Frommen dienen sollte, womöglich noch ersprießlicher als es der eingefallene Turm je war. Die Abrechnung des Bremer Gesandten beim Grafen enthält neben Spesen vor allem große Ausgabeposten für Streukalk, Trägergeld für den Transport des Kalks, Lohn für das Abmessen, das Brennen und Löschen, das Zurücktragen, Ausgaben für den Verzehr des Kalkbrechers oder Kalkführers sowie Biergeld für die

45 HB D 1 Präsidial Rechnungsbücher 1577– 1810. Dettmann (wie Anm. 7), S. VII zufolge betragen die Ausgaben für die Frühjahrsarbeit, das Tonnenlegen und Bakensetzen Anfang des 16. Jahrhunderts 20– 50 Bremer Mark, wobei der Preis je nach dem Wetter, der Versandung und damit der Dauer der Arbeit schwankte.

46 HB IV - A II 4,3 Rechnungsbuch. Tonnengeld. Bd. 19, 1594.

47 Dettmann (wie Anm. 7), S. VII f., K. Helm, Bremens Holzschiffbau vom Mittelalter bis zum Ausgang des 19. Jahrhunderts, in: Brem. Jb. 44, 1955, S. 188. Auch Weidinger (wie Anm. 11), S. 361 zufolge wurden die Tonnenbojer 1562 und 1589 in Dienst gestellt. Der 1562 in Dienst gestellte, 45 Last große Tonnenbojer sei spätestens seit 1574 auf Handelsreisen gegangen, als er laut Seebriefregister in den Besitz des Bremer Bürgers Oldig Oldiges gelangte. Diese Angabe überrascht, insbesondere da Weidinger, S. 361 als Quelle die Seebriefregister im Staatsarchiv unter der Signatur SB 2 -R.11.p.1. nennt. Die Verzeichnisse über Bur- oder Seebriefe liegen jedoch erst ab 1592 vor unter der Signatur SB 2 -R.11.p.3.b.2. Unter der von Weidinger angegebenen Signatur befinden sich Unterlagen über die Nationalität der bremischen Schiffe ab 1565, über den Tonnenbojer hat die Verfasserin darin keine Angaben gefunden.

48 Friedrich-Karl Zemke, Deutsche Leuchttürme einst und jetzt. Herford 1982, S. 14 u. 76.

Schiffsleute und Träger, Messer und Löscher. Trockener und frischer Lachs, Störe und Bier wurden zahlreichen Personen verehrt, der Gräfin außerdem zwei Flaschen Wein. Johans Nachfolger Anton Günther nahm die Bremer Lachse zwar an, revanchierte sich 1608 jedoch mit der Übersendung von zwei Rehen und drei Hasen. Was nach dem Austausch gegenseitiger Höflichkeiten aussieht, macht angesichts der folgenden Auseinandersetzungen zwischen Bremen und dem Grafen seine Haltung deutlich, sich nicht mit zwei Lachsen auf die Seite Bremens ziehen zu lassen. Auf die wiederum von einem Stör und einem Lachs begleitete Bitte Bremens, eine Bake setzen zu dürfen, antwortete Anton Günther, daß ihm zuerst der Ort genannt werden solle, an den die Bake zu setzen sei. Er werde entscheiden, sobald ihm dieser mitgeteilt werde⁴⁹. Der 1597 – 1601 errichtete Turm erhielt zwei Spitzen genau in Nord-Süd-Richtung und 1624 eine Mittelspitze mit Fenstern, in der nachts Öllampen brannten. Ab 1630 wurde eine Kohlenblüse betrieben, der Signalturm diente seitdem als Inselkirche und Zuflucht bei Sturmfluten, 1914 wurde er gesprengt⁵⁰.

Am 6. Februar 1625 beliebten sämtliche Elterleute, einen neuen Tonnenbojer anfertigen zu lassen. Der Bau wurde den vier jüngsten Elterleuten übertragen, nämlich Herman Hollen, Bernd Voget, Hans Alers und Friedrich Welpman. Herman Hollen führte das Rechnungsbuch über den Bau des Tonnenbojers im Jahr 1625. Unter den Ausgaben für das neue Schiff verzeichnete er eine Partie Krummholz, die noch am 6. Februar von Cordt Koepers in Kampe für 105 Reichstaler Spezies gekauft wurde. Die Willersche erhielt ihre Bezahlung für den Transport des Holzes in zwei Eken, ebenso die Leute, welche beide Eken aus und ein brachten. Hollen verzeichnete die Ausgaben für das Bier, das dabei vertrunken wurde. Vier Personen stapelten das Holz drei Tage lang auf, auch ihr Lohn war mit einem Biergeld verbunden. Ein Karrenführer führte das Holz, das sie nicht tragen konnten, zum Schiff. Auch sämtliche weiteren Arbeitsgänge sind mit Datum und Betrag verzeichnet. Im März 1626 zogen die vier beauftragten Elterleute Bilanz und stellten fest, daß sie über 6643 Reichstaler zu sehr unterschiedlichen Anteilen vorgeschossen hatten. Friedrich Wolpman hatte 468 Reichstaler ausgelegt, Herman Hollen dagegen 2701 Reichstaler, Bernd Voget 938 und Hans Alers mehr als 2515 Reichstaler. Der Erlös des alten Tonnenbojers war dagegen gering. Er wurde mit dem Schiffsboot und allem Zubehör an Jacob Suhren und den Schiffer Peter Oher, beide Bürger aus Stade, verkauft. Im Namen sämtlicher Elterleute des gemeinen Kaufmanns stellten Johan Balleer und Herman Hollen die auf den 25. April

49 HB IV - B III 1,1 – Auswärtige Beziehungen, Oldenburg, Verschiedenes, 1597 ff., 1608, 1637, 1650, 1654, in dieser Akte auch die bei Lang (wie Anm. 4), S. 71 abgedruckte Bekanntmachung der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung wegen des Feuers auf Wangerooge vom 9. September 1830 über Einrichtung des neuen Blinkfeuers. HB IV - A IV 6,2, Leuchtfeuer u.a. auf Wangerooge, 1597 – 1830. Siehe auch HB V - S III 10 und SB 2-R.2.C.1.g.3. bis 2-R.2.C.1.g.7. wegen des Streits mit Oldenburg über das Tonnengeld.

50 Zemke (wie Anm. 48), S. 76.

1623 datierte Verkaufsurkunde aus. Den Käufern wurde der Tonnenbojer mit tadellosem Kiel als freies Schiff auf allen Strömen zugesagt für einen Kaufpreis von 475 Reichstalern Spezies und zwei Rosenobeln, die der Barsemeister Clawes Groten erhielt. Die Käufer hatten bei Vertragsschluß eine Anzahlung in Höhe von 50 Reichstalern zu leisten. 187 ½ Reichstaler Spezies und die zwei Rosenobel für den Barsemeister waren bis zum kommenden Pfingstfest zu zahlen, bei dem auch die Übergabe des Schiffes stattfinden sollte. Für die restlichen 237 ½ Reichstaler waren von den Käufern ein oder zwei eingesessene gute Bürgen zu stellen, welche die Zahlung innerhalb eines Jahres garantieren sollten⁵¹. Der Barsemeister Johan Wischer erwarb 1638 den halben Anteil am Tonnenbojer. Ein Vertrag von 1668 hielt den Kauf des Tonnenbojers DIE DREI HELDEN DAVIDS durch die Elterleute fest. Dieses Schiff wurde 1670 an Marten Martens verkauft⁵².

Vom 22. Februar 1627 stammt eine Übereinkunft zwischen den Elterleuten des Collegium Seniorum einerseits und den Eltermännern und Frachtherren der Bergenfahrer andererseits über das Tonnengeld pro Last Tonnengut, Hering, Talg und Butter, wobei alter und neuer Tarif gegenübergestellt wurden, so daß bereits von einer früheren Vereinbarung auszugehen ist⁵³. Die Präsidial- und Elterleuterechnungsbücher unterscheiden spätestens ab 1650 zwischen Bürger- und Schiffertonnengeld, für beide wird jeweils der Name des Zahlers und der Betrag angegeben. Restanten werden ebenfalls verzeichnet, das Tonnengeld mußte somit nicht immer unmittelbar vor dem Löschen bzw. der Abfahrt gezahlt werden⁵⁴. In Geestendorf war ein bevollmächtigter Einnehmer

51 HB C 24 d Tonnenbojer 1623 – 1670. Die Urkunde nennt als Ausstellungsdatum den 25. April 1623, in der Akte ist 1633 verzeichnet. Zuverlässiger ist wahrscheinlich die Urkunde.

52 HB C 24 d Tonnenbojer 1623 – 1670. Laut Schwebel (wie Anm. 6), S. 41 trug der Tonnenbojer im Jahr 1533 diesen Namen. Dettmann (wie Anm. 7), S. VIII zufolge war der Tonnenbojer »in späterer Zeit« meist in Vegesack stationiert.

53 HB C 45 a Bergenfahrer-Societät.

54 HB D 1 Präsidial Rechnungsbücher 1577 – 1810 und HB D 2 Elterleuterechnungsbücher 1558 – 1652. Zum Teil wird der Name des Kaufmanns mit dem des Schiffers verbunden, so daß zu erfahren ist, welchen Schiffer welcher Kaufmann befrachtete. Auch die Zahl der Reisen eines Schiffers ist angegeben mit den Daten der Abreise und der Ankunft. 1773 sind die Einnahmen nur noch pauschal verzeichnet und geben die Einnahmen von vierteljährlichen Hebungen des Tonnen- und Bakengeldes in Elsflath an. Die Lücken der Tonnengeldbücher HB IV - A II 4,3 lassen sich mit den Präsidial- und Elterleutebüchern (HB D 1 und HB D 2) füllen und umgekehrt. Inhaltlich sind keine Unterschiede feststellbar. Die Fortsetzung befindet sich unter HB V - S III 14. Gemeinsam mit den im Staatsarchiv Bremen vorhandenen Rechnungsbüchern des Collegii Seniorum vom 16. bis zum 19. Jahrhundert bilden die Präsidial- und Elterleuterechnungsbücher und die Tonnengeldrechnungsbücher eine Reihe mit nur wenigen Lücken, so daß die Bremer Tonnengelderhebung seit 1532 praktisch vollständig dokumentiert ist. SB 2-P.9.c.A.x.b.1, 2-P.9.c.A.x.b.2., 2-P.9.c.A.x.c.5. bis 86, 2-P.9.c.A.x.d.11. bis 20, 2-P.9.c.A.x.c.e.11.

der Bremer Elterleute zuständig für die Erhebung des Tonnen- und Bakengeldes der von See kommenden und nach See abgehenden Schiffer. Zahlungspflichtig waren sie sowohl für ihre beladenen oder unbeladenen Schiffe als auch die ein- und ausgeführten Güter. Dies hatte zahlreiche die Tonnengelderhebung betreffende Streitsachen und Beschwerden über den Tonnengeldeinnehmer zur Folge. Eine Tonnengeldrolle wurde hier 1657 ausgestellt. In diesem Jahr nahm in Bremen offenbar der Hafenmeister das Tonnengeld für das Haus Schütting ein⁵⁵. Im Vieland ernannten die Elterleute 1680 einen Tonnen- und Bakengeldeinnehmer. Neben den Seeschiffen hatten auch die aus der Geeste kommenden Schiffe Tonnen- und Bakengeld zu entrichten. Aufstellungen von 1684 – 1687 und 1696 geben die Namen der zahlungspflichtigen Schiffer mit Datum, z.T. auch mit ihrer Herkunft und der Lastzahl ihrer Schiffe an⁵⁶. 1686 wurde das Tonnengeld von Vegesack getrennt ausgewiesen. Auch in Vegesack bestand somit eine Erhebungsstelle für die Tonnen- und Bakenabgabe⁵⁷.

Die Eintragungen im Bremer Schiffer-Rechnungsbuch des Eltermanns Dirich von Rehden von 1657 bis 1671 beziehen sich hauptsächlich auf das Tonnengeld. Angegeben wird jeweils der Name des Schiffers, die Lastzahl, das Jahr, für welches Tonnengeld gezahlt wurde, die Zahl der Reisen, das zu zahlende und das bezahlte Tonnengeld. Für 1660 – 1664 und 1666 liegen Register der Reisen Bremer Schiffer mit ihren Namen und der Zahl ihrer Reisen bei⁵⁸. Die Elterleute-Cassabücher unterteilen die Zahlungen nicht nur nach Schiffern und Kaufleuten mit Warenart und -menge, sondern unterscheiden die Schiffer nach ihrer Herkunft; das Tonnengeld für fremde Schiffer war doppelt so hoch wie das der Bremer⁵⁹. Die Elterleute-Monatsbücher trennen die Tonnengeldeinnahmen nach den Erhebungsstellen Bremen und Elsfleth. Seit dem 17. Jahrhundert wurde das Tonnengeld der Bremer Kaufmannschaft somit in Bremen, Elsfleth, Vieland und Vegesack erhoben, was einen erheblichen Verwaltungsaufwand erforderte, zumal nach der Herkunft der Schiffer bzw. ihren Fahrtgebieten unterschieden wurde⁶⁰. Eine fortschreitende Differenzierung und Bürokratisierung ist an der Führung der Rechnungsbücher erkennbar, die in großer Variationsbreite nebeneinander geführt wurden. Ein Rechnungsbuch über die Einnahme des Tonnengeldes von 1670 – 1700 enthält neben einem Register mit Vornamen jeweils ein Tonnengeldkonto pro Schiff. Darin wird der Name des Zahlungspflichtigen angegeben, teilweise folgt die Nennung des Schiffsführers, der Name des Schiffs und der Schiffstyp, die Größe des Schiffs in Last, die Zahl der Reisen dieses Schiffs im betreffenden Jahr, der Betrag des Tonnengeldes und das Zahlungsdatum⁶¹. Die Streitigkeiten

55 SB 2-P.9.c.A.x.c.57.

56 HB C 63 d Tonnengeld Erhebung auf der Geeste und Luhne 1626 – 1808.

57 SB 2-P.9.c.A.x.c.86.

58 HB E 4 e Dirich von Rehden Elterman, Bremer Schiffer Rechnungsbuch, 1657.

59 HB D 3 Elterleute Cassabücher 1657 – 1811.

60 HB D 4 Elterleute Monatsbücher 1637 – 1700.

61 HB IV - A IV 3,3, Rechnungsbuch über die Einnahme des Tonnengeldes 1670 – 1700.

zwischen Bremen und den Oldenburger Grafen 1612 – 1654 wegen des Elsfllechter Weserzolls und der damit verbundenen Frage der Feuer- und Bakengelder sowie die Verpachtung des Elsfllechter und des kleinen Zolls zu Butjadingen durch die königlich dänische Regierung in Oldenburg 1692 – 1707 an die Kaufmannschaft der Stadt Bremen sind mit Weserzollrollen, Abrechnungen, Quittungen und undatierten Zollzetteln dokumentiert⁶². Problematisch war insbesondere die Zulagskasse des Elsfllechter Zolls, die für manche Waren zu manchen Zeiten Abgaben forderte, zu anderen jedoch nicht, sowie die Diskrepanzen zwischen vorgeschriebenen und gezahlten Beträgen an Schlacht-, Konvoi-, Tonnen- und Elsfllechter Zollgeld. Daher wurde 1702 die Aufhebung der Zulagskasse erwogen⁶³. Im Rahmen strittiger Zollfragen ist zu erfahren, daß das Material für Seetonnen, nämlich Wagenschott und Eisen, zollfrei war⁶⁴.

Die Zahl der ausgelegten bzw. ausgesetzten Tonnen oder Baken betrug 1624 nach Dettmann 54 Stück⁶⁵. Schwebel zufolge wurde 1664 die schwarze Schlüsseltonne als Ansegelungstonne der Weser ausgelegt⁶⁶. Ein Tonnenbuch von 1662 bis 1674 verzeichnet lagernde und ausgelegte Tonnen und gibt ihren Zustand, ihre Bezeichnung, die Länge der Kette etc. an. Gleichzeitig enthält das Tonnenbuch ein Inventar des Teerhofes, das der amtierende Präses des Hauses Schütting seinem Nachfolger jeweils im Januar, zu Beginn der neuen Amtsperiode, im Beisein zweier weiterer Elterleute übergab: *Anno 1673 d. 9. Januar hat H. Eltermann Arendt Meyer als p.t. Präses seinem successore H. Eltermann Henrich Meyer Schottherrn uffm Tehrhoff die Seetonnen, Ketten, Steine und ander gerethschafft überliefert, in Beysein H. Eltermann Johann v. Narßfeldt und Eltermann Henrich Kleykiste als folget: No. 47 ist eine alte, noch gute Tonne (ist von Kuckshaven geholet) daran muß eine neue Kette sein von 26 Faden...* No. 47 scheint die am weitesten seawärts liegende Tonne mit der längsten Kette gewesen zu sein. Die erneuerungsbedürftige Kette für No. A, hatte eine Länge von 25 Faden. Tonne No. B, die mitsamt der Kette ausgewechselt werden mußte, benötigte 24 Faden Kette, während die neue weiße Tonne No. C, im Vorjahr angefertigt und noch nicht ausgelegt, drei neue Ketten von 22 Faden Länge besaß. Neben diesen gab es die *Tonnens ohne Nummer*, dies waren im Jahr 1673 die *mittelmeßigen* und kleinen weißen und schwarzen Tonnen. 1663 wurden allerdings auch die Tonnen A und B als *mittelmeßige* Tonnen bezeichnet, Tonne No. C sogar als halbe Tonne, die Numerierung bezog sich also nicht nur auf große Tonnen. Im Teerhof lagerten elf kleine weiße Tonnen, eine davon benötigte eine neue Kette von fünf Fuß Länge. Außerdem lagerten vier *mittelmeßige* und

62 HB IV - C IV 1,1 Bd. 1-3, HB IV - C IV 1,2, HB IV - C IV 1,4, HB C 53e.

63 HB C 51 b Protokolle, 1698 – 1705, Zulagskasse 1683 – 1711.

64 HB C 56 a III 17 Material für Seetonnen (Wagenschott und Eisen) ist zollfrei 1665 – 1728.

65 Dettmann (wie Anm. 7), S. VII.

66 Schwebel (wie Anm. 6), S. 42. Ostersehlte (wie Anm. 4), S. 149. Weidinger (wie Anm. 11), S. 316.



Abb. 1a: Die Weser unterhalb Bremens mit Tonnen und Baken. Ausschnitt aus der nautischen Karte der Jade, Weser und Elbe von 1681, herausgegeben von Johannes van Keulen im holländischen Seeatlas »De lichtende Zeefakkel«. Commerzbibliothek Hamburg, Klefeker-Atlas, Band 6, Karte Nr. 49, S/571. (Repro: Vermessungsamt Hamburg)

sieben kleine schwarze Tonnen *mit noch guten Ketten*. Zwei im Teerhaus gelagerte Gottlinger Geschütze dienten möglicherweise der Bewaffnung des Tonnenbojers. Neben einem großen Teerkessel lagerten zwei große Teerpfannen mit Zubehör und diverses Gerät, wie drei *draggen*, Anker mit drei oder vier Klauen, zwei Kielhammer, sechs Handhaken, zwei Stangen, usw. Gegen Geestendorf lag eine schwarze Tonnen auf vier Faden, die erste weiße Tonnen vom neuen Tief lag vor der hohen Mittelplate auf vier Faden⁶⁷.

Die Angaben im Tonnenbuch vom 24. 2. 1673 bis 10. März 1698 sind noch detaillierter. Am 24. Februar 1673 fuhr der Barsemeister Jacob Geerdes mit Schiffer Marten Martens zum Legen der Seetonnen hinunter. Die Auflistung der auf der Weser ausgelegten Seezeichen nennt insgesamt 27 schwarze und weiße Tonnen sowie 24 Baken mit ihren Standorten. Viele Orte sind schwer zu identifizieren, hier hilft Johannes van Keulens »*lichtende Zeefakkel*« von 1681 mit einer Karte der Wesermündung, (Abbildung 1 a und 1 b)⁶⁸. Weserabwärts fahrend lagen die schwarzen Tonnen offenbar auf der Steuerbordseite (u. a. bei Dedesdorf, Wulsdorf und an der Geeste) und die weißen Tonnen an der Backbordseite (z. B. vor der Hunte). Auch Waghenaer beschreibt in seinem *Spiegel der Zeevaart* von 1584 schwarz geteerte kegelförmige Tonnen, die beim Aussegeln rechter Hand lagen, Kopfbaken an der anderen Seite auf Sandbänken und faßförmige weiße Tonnen auf der den schwarzen gegenüberliegenden Seite⁶⁹. Lang dagegen geht davon aus, daß die schwarzen Tonnen stromaufwärts segelnd an Steuerbord, die weißen an Backbord auslagen⁷⁰. Die Tonnen standen zumeist *an der Egge*, wo eine Kurskorrektur notwendig war, um in der Fahrrinne zu bleiben. Baken bezeichneten oft Einfahrten der Weserarme wie den Blömer, lagen vor Flüssen wie der Geeste oder vor dem Üterlander Tief. Gegen die Witteburg lag eine schwarze Tonne auf der Ecke auf fünf Fuß Tiefe. In dem Blömer am Ostwall standen drei Baken. Unterhalb der Klippkanne auf der Schlachte stand eine Bake. Von der Klippkanne nach Sandstedt zu befand sich eine schwarze Tonne auf acht Fuß. Am Ostwall nach Sandstedt standen zwei Baken. Ebenso auf dem Werder der alten Weser am Westwall. Unterhalb des Mittelsands lag eine schwarze Tonne auf zweieinhalb Faden südwestlich des Turms von Dedesdorf. Westnordwestlich von Dedesdorf ist eine schwarze Tonne auf elf Fuß verzeichnet. Am Ostwall lag eine weiße Tonne auf zehn Fuß. Unterhalb Dedesdorfs lag eine schwarze Tonne No. Z. auf 9 Fuß, gegenüber am Ostwall stand eine Bake. Unterhalb des Dedesdorfer Sands vor der Ecke lag eine schwarze Tonne Y. auf sieben Fuß. Vor dem Üterlander Tief stand eine Bake⁷¹.

67 HB V - S III 14 17 Tonnenhofdeputation, Protokolle, Tonnenbuch 1662 – 1674.

68 Laut Schwebel (wie Anm. 6), S. 42 legte Bremen um 1700 12 Baken und 67 Tonnen aus, vgl. Ostersehle (wie Anm. 4), S. 149, Weidinger (wie Anm. 11), S. 316.

69 Corte onderrichtinghe vanden Fatsoene ende Forme van Tonnen, Baeckens, Capen etc. in: Lucas J. Waghenaer, *Spiegel der Zeevaart*, Leiden 1584, als Faksimile in Wijssenbeek, S. 15.

70 Lang, S. 46.

71 HB V - S III 14 17 Tonnenhofdeputation, Protokolle, Tonnenbuch 1673 – 1698.

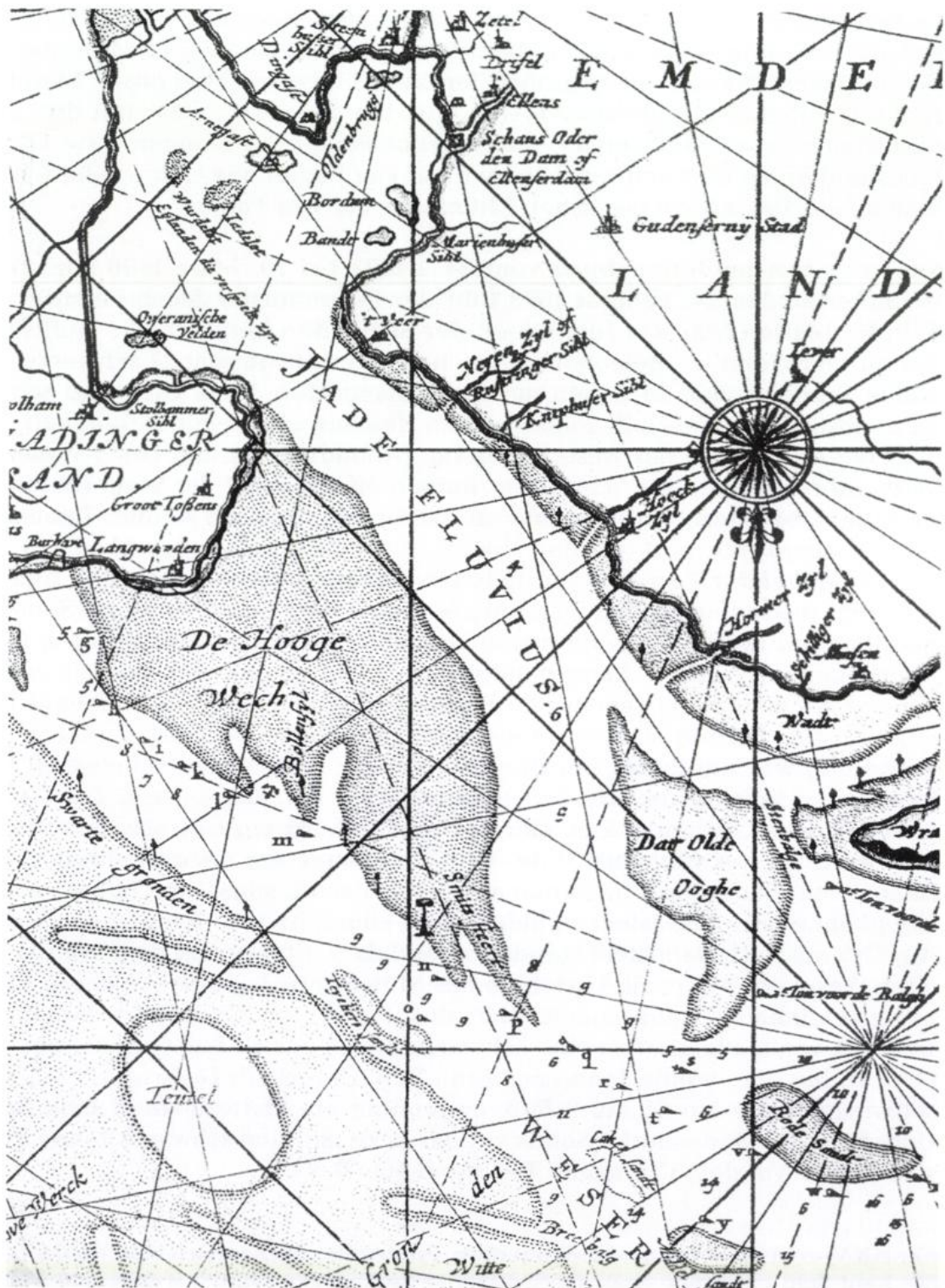


Abb. 1b: Die Unterweser bis zum Roten Sand mit Tonnen und Baken. Ausschnitt aus der nautischen Karte der Jade, Weser und Elbe von 1681, herausgegeben von Johannes van Keulen im holländischen Seeatlas »De lichtende Zeefakkel«. Commerzbibliothek Hamburg, Klefeker-Atlas, Band 6, Karte Nr. 49, S/571. (Repro: Vermessungsamt Hamburg)

Auch beim Auslegen der Seezeichen wurde nach Landmarken gepeilt: Kam der Glockenturm von Wulsdorf mitten in den grünen Berg, lag eine schwarze Tonne W. auf zweieinhalb Faden. Die schwarze Tonne No. V. lag auf viereinhalb Faden oberhalb der Geeste, wenn die Mühle oben in das lange Haus vor dem Dorf kam. No. R. war die erste schwarze Tonne unterhalb des neuen Tiefs, sie lag auf drei Faden, wenn die Burhaver Kirche unterhalb des langen Hauses zu sehen war. No. Q. war die zweite schwarze Tonne vom Neuen Tief und lag auf der Ecke von Solthörn auf fünf Faden Tiefe, wenn die Burhaver Kirche mitten in den beiden Dörfern zu sehen war. War die Burhaver Kirche außerhalb der beiden Dörfer zu sehen, lag die dritte schwarze Tonne vom neuen Tief, No. P. auf dem Flack auf fünf Faden vor Solthörn⁷².

Die Barsemeister waren verantwortlich für das korrekte Auslegen der Tonnen. Als Schiffer 1684 höhnisch behaupteten, der Barsemeister Herman Rüthen habe die Wesertonnen nicht richtig ins Fahrwasser gelegt, nahmen die Elterleute die Vorwürfe daher sehr ernst und verlangten eine Untersuchung. Zu diesem Zweck wurden die Schiffer Wendel Lübbers von Enkhuizen und Remeke Rempkers von Ammeland in Anwesenheit der Schiffer Gerd Lipman und Cordt Haming befragt, ob sie die Weser wohl ausgetonnt befunden hatten, oder ob Tonnen fehlten oder nicht im richtigen Fahrwasser lagen. Weiter wurden sie befragt, ob die Biertonne und die folgenden Tonnen sich nicht am Roten Sand oder wo sie liegen sollten, befanden und ob sie in der Norderweser an der Mittelplate gesehen wurden. Beide Schiffer, welche die Weser mehrmals, zum Teil erst wenige Tage zuvor in beiden Richtungen befahren hatten, bestätigten, daß die Tonnen alle korrekt auslagen, daß sich keine Tonne in der Norderweser befand, sondern daß die Biertonne auf 9 Fuß 10 Faden und die folgende Tonne, wie es sich gehörte, im richtigen Fahrwasser an der Kante des Roten Sandes ungefähr auf 7 - 8 Faden Tiefe lag und die Vorwürfe gegen den Barsemeister somit nicht gerechtfertigt waren⁷³. Neben undatierten Rechnungsbelegen aus der Zeit um 1670 sind u. a. von 1671 – 1677 Belege über die Ausgaben für das Auslegen der Tonnen im Sommer und das Aufnehmen im Winter, bzw. das Auswechseln der Winter- und Sommertonnen, für den Tonnen- und Teerhof sowie Arbeiten an den Tonnen und am Fahrwasser sowie Reparatur und Neuanschaffung der Tonnen aufgeführt⁷⁴. Das Regulativ für die Tonnenmacher enthält einen Vertrag zwischen dem Collegium Seniorum und dem Schmied Johan Harden, der sich 1699 für sechs Jahre verpflichtete, die Seetonnen zu unterhalten⁷⁵.

72 HB V - S III 14 17 Tonnenhofdeputation, Protokolle, Tonnenbuch 1673 – 1698.

73 HB C 22 d Tonnenlegung (Schlüsseltonne) 1457 – 1842.

74 HB IV - A II 4,6 Bd. 1-20, o. D. (um 1670), 1809 – 1841 und HB IV - A IV 2,2 Bd. 1-26, 1671 – 1677 und 1815 – 1850, es fehlt 1840. Aus dem Jahr 1840 stammt eine Abrechnung der Unkosten für eine Reise zu den beiden Weserleuchtschiffen und weiter nach Wangerooge, um dem Vogt Ahlers zwei Signalkugeln abzuliefern und mit ihm über die einzurichtende Signalisierung vom dortigen Leuchtturm zu beraten, um Schiffen, die im Winter auf dem Weg zur Weser waren, anzuzeigen, wann die Weser wegen Eisgangs nicht befahrbar war.

75 HB A 13 h.

Für besondere Ausgaben wie den Bau der großen Kape 1697 – 1700 wurden erhöhte Lastgelder erhoben. Diese waren unterteilt nach der Herkunft der Schiffer: Bremer Schiffer zahlten zwei Grote, Grönlandfahrer ebenso, einige Fremde zahlten wie Bürger zwei Grote, während die übrigen Fremden vier Grote zu zahlen hatten. Auch die Tonnengeldeinnahmen von 1701 – 1705 folgten dieser Aufteilung⁷⁶. Ein Memorial von der Kape verzeichnete nicht nur diese Lastgeldeinnahme, das erhöhte Tonnengeld sowie die Einnahmen der Jahre 1706 – 1791, sondern vor allem die Ausgaben für die Kape. Diese zeigen, daß zunächst das politische Terrain sondiert werden mußte, bevor mit dem eigentlichen Bau begonnen wurde. Unter diese Ausgaben fallen u. a. Reisekosten des Herrn Senioreltermanns Johann Dittrich Hake, der am 13. April 1695 wegen der Kape eine Reise nach Oldenburg antrat. Am 7. Januar 1696 reiste Herman Schöne nach Jever und lieferte anschließend eine Abrechnung über die Reisekosten und die Kosten für einen dort verschenkten Lachs ab. Wegen der Kape fand für den Herrn Rat Lubben eine kleine Ehrenmahlzeit (*Collation*) statt, deren Rechnung sich immerhin auf über 54 Reichstaler belief. Darüber hinaus fielen Ausgaben für Wein, Konfekt und sonstiges an. Bei der Konferenz wegen der Kape im Haus Schütting mußten zwei Herren aus Oldenburg für mehr als 24 Reichstaler traktiert werden. Diverse Konferenzen fanden u. a. mit dem Bakenkapitän Loscher, dem Kapitän Wilckens und zwei fremden Mühlmeistern statt und waren jeweils mit Verzehrkosten verbunden. 1697 mußten die Herren Elterleute Barkey und Grelle zweimal nach Oldenburg reisen, um bei der dortigen Regierung die königliche Konzession wegen Hinsetzung der Kape zu erwirken, was 140 Reichstaler kostete. Der Eltermann Grelle verwendete darüber hinaus 1698 mehr als 154 weitere Reichstaler.

Neben erheblichen Reise- und Verzehrkosten mußten die Elterleute die immensen Ausgaben für Material und Arbeiten an der Bake aufbringen. 1696 legte der Eltermann Arend von Hoven für Holz über 812 Reichstaler aus, bei einer zweiten Rechnung noch einmal rund 196 Reichstaler. Die Sägeschneider erhielten von ihm 49, die Zimmerleute 742 Reichstaler und für Winden, Blöcke, Taue und Heuergelder weitere 67 Reichstaler. Für neue Taue wurden mehr als 107 Reichstaler ausgegeben, Fuhrlohn, Viktualien, Steine und Buschwerk schlugen ebenfalls mit hohen Summen zu Buche. Der Schmied verlangte laut eigenhändiger Rechnung über 904 Rtl. Für Schiffsfrachten berechnete der Eltermann von Hoven zwar 593 Reichstaler, weil er dem Haus Schütting wegen des Tonnenbojers aber noch 100 Reichstaler schuldete, wurde dieser Betrag schon eingerechnet, sodaß ihm nur 493 Rtl. erstattet wurden. Die Summe seiner Ausgaben für die Kape betrug über 4 311 Rtl. Mit weiteren 524 Reichstalern betrugen die Kosten für die Kape insgesamt mehr als 4 836 Rtl. Das Geld mußte zu einem Zinssatz von fünf Prozent aufgenommen werden, bei einem Kapital von 2 500 Reichstalern betrugen die Zinsen für 1698 125 Reichstaler. Im folgenden Jahr mußte der Kredit erhöht werden und kostete beim gleichen Zinssatz 246 Rtl. 12 Grote. Im Jahr 1700 gab die Schüttingskasse

76 HB C 23 a, Baken auf der Wesermündung, 1695 – 1835.

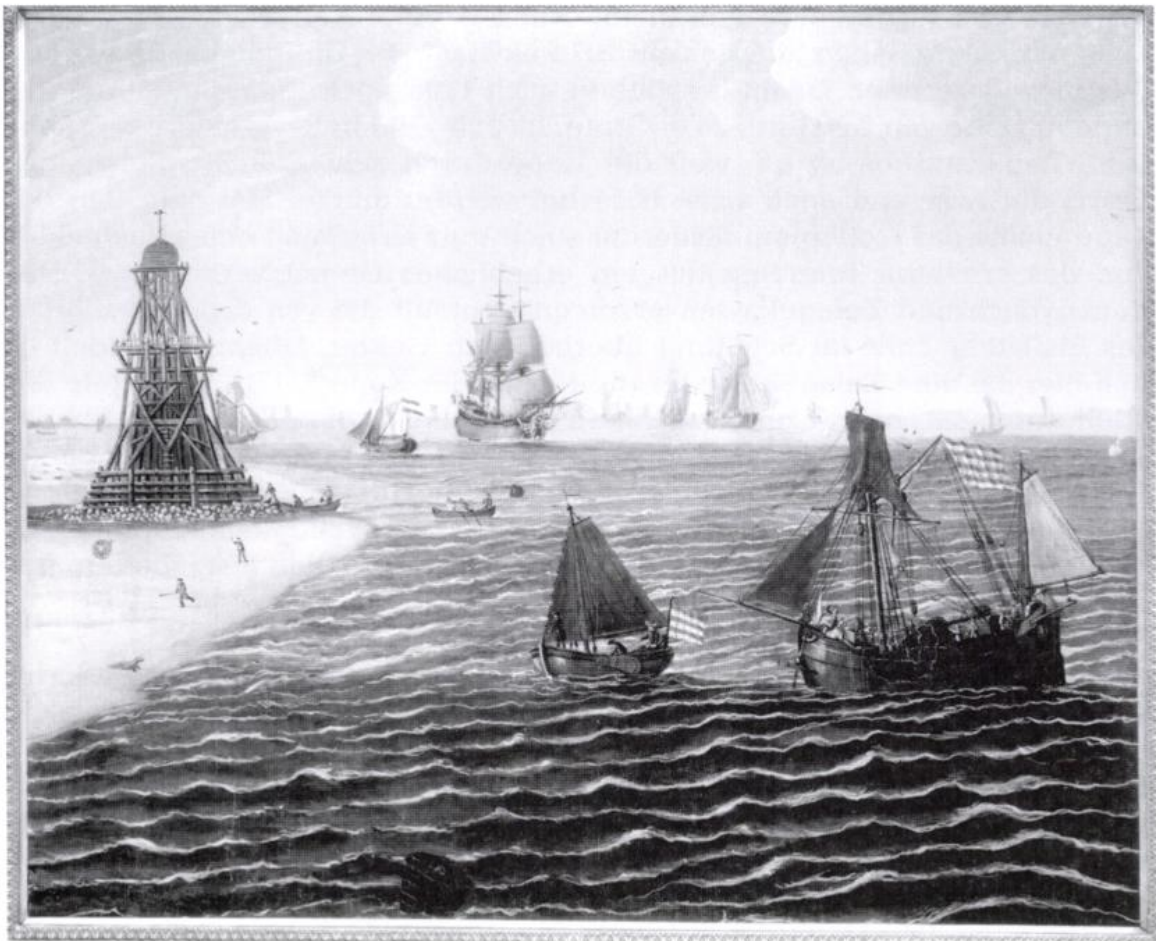


Abb. 2: Die Kape zur Markierung der Außenweser mit bremischem Tonnenbojer, Tonnen und internationalem Schiffsverkehr. Ölgemälde im Haus Schütting, Handelskammer Bremen, Ende 17. Jahrhundert.
(Foto: Handelskammer Bremen)

für ein Jahr bei einem aufgenommenen Kapital von 4 007 Rtl. und 4 Grote für Zinsen 200 Rtl. 24 Grote aus. Die Kosten der Kape erhöhten sich dadurch und aufgrund einer nachgereichten Rechnung auf insgesamt 5 446 Rtl. 38 Grote⁷⁷.

Das zur Deckung der Kosten erhobene Lastgeld reichte bei weitem nicht aus. Im Jahr 1697 betrug es laut Extrakt aus dem Kassenbuch des Hauses Schütting nur 336 Reichtaler. 1698 waren es 405 Reichtaler, 1699 insgesamt 497 Rtl. 52 Grote und 1700 betrug das Lastgeld 526 Rtl. 27 Grote, aufgeschlüsselt nach dem Lastgeld von Bremer Schiffen und von Fremden. Da die ausstehende Rechnung für die Kape Ende 1700 immer noch 3 681 Reichtaler, 31 Grote betrug, wurde 1701 ein erhöhtes Tonnengeld erhoben, bei dem zwischen Bremer Schiffen, Grönlandfahrern, Fremden, die wie Bürger zahlten, und Fremden unterschieden wurde. Wegen Reparaturen mußten 1701 wiederum 207 Rtl.

⁷⁷ HB E 4 g Memorial von der Cape 1697 – 1791.

69 Grote und für ein Jahr Zinsen 184 Rtl. 4 Grote ausgegeben werden. Die Kosten für neue Baken, die sich auf 107 Reichtaler, 63 Grote beliefen, wurden 1704 dazugerechnet. Damit verblieben auch 1705 noch Rückstände von der Kape in Höhe von 2903 Rtl. 28 ½ Grote. Im Juli 1709 fielen wiederum erhebliche Reparaturkosten an, weil die Kape durch schweren Eisgang stark beschädigt war und auch sonst befestigt werden mußte. Seit dem Bau der Kape mußte das Collegium Seniorum somit trotz Erhebung eines Lastgeldes und des erhöhten Tonnengeldes ein erhebliches Defizit verkraften⁷⁸. Das Convoybuch und Zulagekassenverzeichnis enthält die von den Deputierten des Elsfl ether Zolls im Schütting übergebenen Gelder. Offenbar handelt es sich hier um eine Zulagekasse für die Kosten der Kape⁷⁹. 1710 berichtete der Frankfurter Zacharias Conrad von Uffenbach über seinen Besuch im Bremer Schütting, dessen Wände mit Tonnen bemalt waren, wie sie Tiefen und Sände der Weser markierten⁸⁰. Schwebel zufolge stand die als Bremer Bake bezeichnete Kape auf Smidts Steert und wurde in den 1780er Jahren zum Hohe Weg verlegt⁸¹. Die teure Kape wurde in einem Ölgemälde festgehalten, das noch heute im Schütting hängt (Abbildung 2).

Wurster Schiffer hatten ebenso wie die Wremer, Lehrer und Geestendorfer Schiffer Last- und Tonnengeld für ihre Fahrzeuge oder Kähne zu bezahlen. Extrakte aus den Elterleute-Cassabüchern von 1701, 1702 – 1767 und 1777 listen diese Schiffer als Fremde auf und geben ihren Namen und Wohnort sowie die Lastzahl ihrer Fahrzeuge, das Datum und den Betrag, teilweise auch mit ihrer Ladung an. So kann auch die Frequenz der Hafenesuche benachbarter Schiffer nachgewiesen werden⁸². Das Hauptbuch bremischer Schiffer von 1707 – 1740 trägt den Vermerk: *Anno 1731 habe angefangen und folgende Jahren zu meiner Nachricht continuiert hinten in denen Calendern anzuzeichnen, die Schiffe, Schiffern und Reeder Namen, welche nach Grönland sampt Strasse Davids gewesen, umb die Tonnen Geldes Zetteln richtig eincassiren zu lassen*. Hier werden die Namen der Schiffer bzw. Reeder angegeben, der Name des Schiffs und seine Größe in Last, die Zahl der jährlichen Reisen und der Betrag des Tonnengeldes⁸³. Journale der Barsemeister aus den Jahren 1729, 1738, 1766 und 1770 – 1848 berichten über Arbeiten an den Tonnen, die Reisen zum Tonnenlegen und -einnehmen sowie die Suche

78 HB E 4 g Memorial von der Cape. 1697 – 1791.

79 HB E 3 d Convoybücher 1699 – 1700, 1702, 1704 – 1708.

80 Schwarzwälder 1 (wie Anm. 10), S. 445.

81 Schwebel (wie Anm. 6), S. 42. Nach Zemke (wie Anm. 48), S. 93 wurde die Bremer Bake 1783 auf dem Hohe Weg errichtet.

82 HB C 64 a III Befreiung von Tonnen- und Bakengeld 1703 – 1791. Trotz des Titels vermerkt die Akte nur Zahlungen der Wurster Schiffer, von Befreiungen ist nicht die Rede. Oldenburger Schiffer wurden 1811 in einer Spalte der Elterleute Cassabücher mit den Bremer Schiffen verzeichnet, die Oldenburger wurden somit nicht als Fremde angesehen, für die eine Extrarubrik geführt wurde, HB D 3 Elterleute Cassabücher 1657 – 1811.

83 HB E 4 b Bremischer Schiffer Hauptbuch 1707 – 1740 und 1740 – 1775.

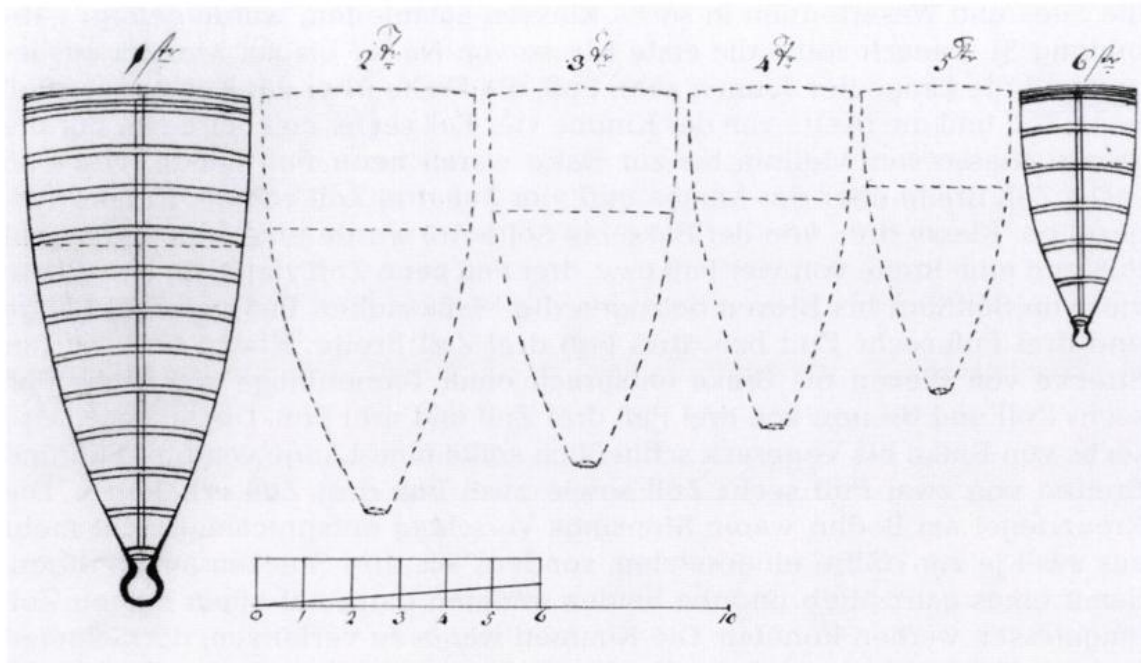


Abb. 3: Einteilung der See- und Wesertonnen in sechs Klassen nach dem Vorschlag des Barsemeisters Mensing. Archiv der Handelskammer Bremen, HB IV - A IV 5,1 Tonnen, Herstellung, 1784, 1786, 1787. (Foto: Staatsarchiv Bremen)

vertriebener Tonnen mit Angaben über Wind und Wetterverhältnisse⁸⁴. Waren die Tonnen nicht mehr wasserdicht, konnten sie sinken und bildeten eine Unfallgefahr für die Schifffahrt, so 1782, als ein ostfriesischer Schiffer bei der Witteborg oder Farge auf eine Seetonne stieß und das Collegium nicht nur für die Bergung der Tonne und ihre Reparatur aufkommen mußte, sondern obendrein die Havereirechnung des Schiffers zu begleichen hatte⁸⁵.

Der Barsemeister Johann Mensing, welcher die beschädigten Tonnen besichtigte, vermutete, daß nicht Eisgang, sondern Mängel bei der Herstellung für die Schäden verantwortlich waren. Der Schmied habe unwissentlich den Bruch verursacht, außerdem hätten die Tonnen beim Transport einiges auszuhalten. Um Verlusten des Collegiums und Schäden für die Schifffahrt aufgrund defekter Tonnen vorzubeugen, schlug Mensing technische Änderungen vor, u. a. wollte er zur Probe ovale Tonnen anfertigen lassen. Der Tonnenmacher hatte solche Neuerungen abgelehnt. Mensing konnte das Collegium jedoch überzeugen, welches dem Tonnenmacher 1784 vorschrieb, keine anderen als die vom Präses oder in dessen Namen vom Barsemeister in Auftrag gegebenen Seetonnen anzufertigen und keine anderen zu reparieren. Mensings Vorschlag,

84 HB C 24 c I und HB C 24 c II: Journale der Barsemeister 1729 – 1821 und 1821 – 1848.

85 HB C 19 c Aufstoßen eines Schiffes auf eine versunkene Wesertonne, 1782 ff.

die See- und Wesertonnen in sechs Klassen aufzuteilen, wurde gefolgt (Abbildung 3). Danach sollte die erste Klasse von No. 47 bis zur Mellum ausliegen und die Länge der Tonnen zehn Fuß, die Breite über der Kimme vier Fuß neun Zoll und die Breite von der Kimme vier Fuß sechs Zoll betragen. Für die zweite Klasse von Mellum bis zur Bake waren neun Fuß Länge, vier Fuß sechs Zoll Breite über der Kimme und vier Fuß drei Zoll von der Kimme vorgesehen. Klasse drei, von der Bake bis Solthörn, wurde eine Länge von acht Fuß und eine Breite von vier Fuß bzw. drei Fuß neun Zoll zugeteilt. Für Klasse vier von Solthörn bis Blexen betragen die Maße sieben Fuß drei Zoll Länge und drei Fuß sechs Zoll bzw. drei Fuß drei Zoll Breite. Klasse fünf auf der Strecke von Blexen bis Brake entsprach einer Tonnenlänge von sechs Fuß sechs Zoll und Breiten von drei Fuß drei Zoll und drei Fuß. Die letzte, Klasse sechs von Brake bis Vegesack schließlich sollte eine Länge von fünf Fuß und Breiten von zwei Fuß sechs Zoll sowie zwei Fuß drei Zoll erhalten⁸⁶. Die Kreuzriegel am Boden waren Mensings Vorschlag entsprechend nicht mehr aus zwei je zur Hälfte eingesetzten, sondern aus drei Stücken anzufertigen, damit eines ganz blieb und die beiden anderen darin auf einen halben Zoll eingelassen werden konnten. Die Kimmen waren zu verkürzen; der Schmied hatte dafür zu sorgen, daß die Kopfreifen genau auf dem Boden bis auf die äußerste Ecke der Kimme lagen. Auch der Versuch, die am stärksten dem Eis ausgesetzten Tonnen am Boden enger als am Bauch anzufertigen, wurde gewagt. Ferner wurden probeweise an einigen Tonnen die Kimmen statt wie bisher nach innen, nun nach außen verlegt und ein wenig nach der Flucht der Kreuzhölzer abgeschrägt, damit die beiden Kopfreifen umso besser genau auf den Boden kamen und bis zur äußersten Ecke der Kimme reichten⁸⁷. Risse und Kostenvoranschläge für das Haus des Barsemeisters und das Tonnenhaus liegen ebenfalls aus dem Jahr 1784 vor. Die Bauzeichnungen sehen neben dem Barsemeisterhaus einen Hofplatz, das Teerhaus, einen Garten mit Lusthaus, ein Tonnenhaus und eine Winde vor⁸⁸.

In die Amtszeit des rührigen Barsemeisters Mensing fällt eine Aufstellung von 1784 über die Anwendung des Bremer Grüns. Darin werden die verschiedenen Mischungsverhältnisse und daraus resultierenden Farbtöne auf vorher mit Bleiweiß und Leinöl grundiertem Holz- oder Mauerwerk beschrieben: Das Verhältnis von einem Pfund Grün und einem Pfund Bleiweiß mit nicht mehr als einem Pfund Leinöl war am gefälligsten. Mit einer größeren Menge Leinöl fiel die Farbe ins schmutzige Olivgrün, das jedoch für die Tonnen benutzt wurde, die vorher mit keiner anderen Farbe grundiert werden mußten, *weil es hier auf der Schönheit nicht ankommt*. Die schwarze Farbe mußte ebenfalls mit Leinöl verdünnt und nach dem Trocknen des ersten Anstrichs mit etwas weniger Leinöl übergestrichen werden. Mensings Kladde gibt Auskunft über Tonnenholzlieferungen in den Jahren 1786 und 1787, nämlich Kreuzholz, Pfropfholz, Stücke, Stäbe und ihre Preise, unterteilt nach Klassen

86 HB IV - A IV 5,1 Tonnen, Herstellung, 1784, 1786, 1787.

87 HB IV - A IV 5,1 Tonnen, Herstellung, 1784, 1786, 1787.

88 HB A 13 c, Erklärungen zum Riß des Barsemeisterhauses in HB A 13 g.

und mit Zahldatum. Am 7. Juni 1787 notierte Mensing in seiner Kladde, daß jeweils drei Tonnen der zweiten, dritten und vierten Klasse sowie zwei Tonnen der sechsten Klasse bzw. Eistonnen angeschafft werden mußten, insgesamt elf Stück⁸⁹. Über die Arbeiten beim Tonnenlegen und bei den Instandhaltungsarbeiten für Tonnen und Baken, über die Bergung und Wiederbeschaffung gestrandeter und abgetriebener eigener und fremder Tonnen sowie die gezahlten Preise unterrichten in dieser Zeit u. a. Protokolle häuslicher Konferenzen des Collegium Seniorum, die Anlagen zu diesen Konferenzen, Berichte des Barsemeisters und ein Rechnungsbuch des Teerhauses⁹⁰.

Eine Notiz über alle Kosten für Gersten- und Roggenladungen des Herrn Johann Jacobus Friedrich Close in Cappel von 1782 gibt sowohl den Schiffer Egerich Schwinge an, der das Getreide transportierte, als auch die Unkosten, nämlich u. a. Frachtgeld mit Agio, Meßlohn mit Biergeld und außerdem einem Trinkgeld, Konvoi- und Tonnengeld, Courtage und Provision. Eine vergleichbare Abrechnung wurde über eine Ladung Steinkohlen, ebenfalls von 1782 angefertigt. Daran ist der Anteil des Tonnengeldes an den Frachtkosten ablesbar⁹¹. Als Norderneyer Schiffer sich weigerten, für ihre leeren Schiffe zu zahlen und in den Jahren 1801 und 1802 das Lastgeld schuldig blieben, wurden sie arretiert und ihre Namen, die Lastzahl ihrer Schiffe und die Zahl ihrer Reisen verzeichnet⁹². Aus der Zeit der französischen Besatzung Bremens sind ein Kassenbericht sowie eine Tabelle über die Einnahmen und Ausgaben der Tonnen- und Bakenkasse von 1810 – 1812 erhalten⁹³. Zur Kontrolle wurde eine Tabelle über die Einnahmen und Ausgaben der Schüttingskasse in den Jahren 1775 bis 1809 angefertigt, in der die jährlichen Tonnengelder und die Kosten für Baken und Körbe, das Legen und Aufnehmen der Tonnen, die Seezeichenschau, für Steine und Köcher, die Anfertigung neuer Tonnen und Fuhrlohn, die Farbe für die Tonnen, den Arbeitslohn und den Bergelohn für das Zurückbringen vertriebener Tonnen verzeichnet waren⁹⁴. Wegen einer befürchteten englischen Landung wurden während der französischen Verwaltungszeit die Tonnen und Baken in der Außenweser eingeholt⁹⁵.

89 HB IV - A IV 5,1 Tonnen, Herstellung, 1784, 1786, 1787.

90 Der Barsemeister Mensing war zumindest 1791 noch im Dienst, HB IV - A III IV 5,2 Legen und Aufnehmen 1743, 1784, 1789, 1797, 1800, 1803 und HB IV - A IV 5,3 Bergung und Wiederbeschaffung 1655, 1763, 1776, 1809, 1816. HB A 13 a Teerhaus und Teerwupper, Rechnungsbuch des Teerhauses 1728 – 1843. HB IV - A I 3,3 Häusliche Konferenzen, Anlagen. Bd. 1 u. 2. HB IV - A I 3,2 - Bd. 2-32: 1791 – 1824. Häusliche Konferenzen: Protokollbuch. HB IV - A I 3,3 Bd. 1 u. 2, 1791 – 1816. Häusliche Konferenzen, Anlagen. Abbildung des neuen Teerkessels: HB A 13 d.

91 HB C 64 a III Befreiung von Tonnen- und Bakengeld, 1703 – 1791.

92 HB C 63 i Die Norderneyer (Ostfries.) Schiffer weigern sich, für ihre leeren Schiffe zu zahlen, 1801 – 1803.

93 HB IV - 3,4 Tonnen- und Bakenkasse. Kassenbericht und Beschlagnahme durch die französische Besatzungsmacht.

94 HB B 47 c, Tonnen und Bakenkasse, 1811.

95 SB 6,2-F.3. a.XXIII.1. Einholung der Tonnen und Baken in der Außenweser zwecks Abwehr englischer Landungsversuche 1811 – 1813.

Die Einnahmen der Akzisekammer von 1813 bis 1817 und 1819 bis 1847 beinhalteten neben der Akzise, dem Weggeld, Schlachtgeld und der Kornhausabgabe u. a. auch das Konvoi-, Tonnen- und Bakengeld, das weiterhin sowohl für Schiffe als auch für Waren erhoben wurde⁹⁶. 1822 wurde der Tonnengeldberechnung eine neue Rolle nach dem Tarif der Weserschiffsakts zugrunde gelegt⁹⁷. Dies forderte nach Unterzeichnung der Weserschiffsakts 1823 Proteste Oldenburgs gegen die Fortsetzung der bremischen Tonnen-, Baken-, Konvoi- und Lastgelder heraus, da Bremen einen Anteil am Weserzoll erhielt. Oldenburger Untertanen wurden daher, sofern sie bremisches Gebiet nicht berührten, vom Tonnen-, Baken- und Konvoigeld befreit. Da die Befreiung nicht für fremde Schiffe galt, die aus oldenburgischen Gewässern kamen und von dort aus Güter nach Bremen transportierten, zwangen weitere Proteste Oldenburgs und auch Hannovers Bremen zur Erhebung der Lastgelder unabhängig von den Schiffen als reine Warenabgabe, von der hannoversche und oldenburgische Güter befreit wurden. Die Regelung dieser »Seeschiffsabgabe« wurde am 12. Juni 1826 wirksam⁹⁸.

Ein Leuchtschiff wurde 1818 von den Elterleuten ausgerüstet. Die Bremer Bake sollte 1824 durch einen Leuchtturm ersetzt werden. Aufgrund von Unstimmigkeiten mit Oldenburg wurde allerdings 1840 ein weiteres Feuerschiff ausgelegt. Nachdem das Collegium Seniorum 1849 in die Handelskammer überging, kamen Tonnenhof und Seezeichen zwar in den Besitz des bremischen Staates, das Auslegen und die Unterhaltung der Seezeichen blieben jedoch Aufgabe der Handelskammer. 1854/56 wurde der Hohewegleuchtturm erbaut, der ein Feuerschiff ersetzte⁹⁹. Preußen, Oldenburg und Bremen vereinbarten 1876 die Erhebung eines Feuer- und Bakengeldes von ein- und auslaufenden Schiffen für die gemeinsame Unterhaltung von Schiffszeichen auf der Weser. Die Seezeichen wurden weiterhin von Bremen ausgelegt. Im folgenden Jahr übernahm eine neue Behörde als Tonnen- und Bakenamt die Fahrwassermarkierung, 1883/85 wurde der Leuchtturm Roter Sand errichtet und 1921 ging die Verwaltung des Seezeichenwesens an das Deutsche Reich über¹⁰⁰.

96 HB C 70 b Einnahmen der Akzisekammer 1813–1847.

97 HB C 70 c Convoy-, Accise-, Tonnengeldberechnung 1822 nach dem Tarif der Weser-Schiffsakts.

98 Schwarzwälder 2 (wie Anm. 10), S. 77f. Schwebel (wie Anm. 6), S. 43 geht davon aus, daß die Seeschiffsabgabe seit 1826 nur von bremischen Schiffen erhoben wurde.

99 Schwebel ebd., S. 42 f., Zemke (wie Anm. 48), S. 93, Ostersehlte (wie Anm. 4), S. 149 ff. Zu den Weserleuchtschiffen siehe Hartmut Müller, »Pilot« – »Neuer Pilot« – »Weser« – »Bremen«. Bremer Leuchtschiffe des 19. Jahrhunderts, in: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 50/1969, S. 195 ff. Siehe auch Zemke (wie Anm. 48), S. 185. Prüser (wie Anm. 24), S. 262 f. zufolge wurde das Collegium Seniorum im Zuge der Revolution von 1848 aufgelöst und verzichtete in einem mit Senat und Bürgerschaft abgeschlossenen Vergleich auf den Teil seines Vermögens, der allgemeinen Staatsaufgaben diene, wie Seetonnen und Tonnenhof.

100 Schwebel ebd., S. 42 f., Postel (wie Anm. 10), S. 216. Ostersehlte (wie Anm. 4), S. 153, Schwarzwälder 3 (wie Anm. 10), S. 116.

Auch in politischer Hinsicht sind Tonnen und Baken interessant, da in verschiedenen Städten offenbar sehr unterschiedliche Arten der Verwaltung und Finanzierung des Seezeichenwesens gewählt wurden. Während in Bremen der Rat sowohl die Verwaltung als auch Finanzierung an die Kaufmannschaft übertrug, behielt in Hamburg der Rat beide Aufgaben. Die Hamburger Kämmerei bezahlte die Tonnenschiffe, zwei bis sechs Barsenmeister und ihre Helfer, deren Verpflegung, die Herstellung und Instandhaltung der Tonnen und Baken, das Bergegeld für geborgene, vertriebene Tonnen und den Turm von Neuwerk. All diese Ausgaben sind anhand der erhaltenen Kämmereirechnungen gut nachzuvollziehen. Der Turm von Neuwerk, für dessen Bau zur Kennzeichnung der Elbmündung Hamburg 1299 die Erlaubnis der Herzöge von Sachsen-Lauenburg erhielt, wurde durch Erhebung des Werkzolls, des ältesten städtischen Zolls, finanziert. Der Werkzoll wurde, vergleichbar dem Bremer Tonnengeld, von allen Schiffen auf der Unterelbe erhoben, die sich der Tonnen und Baken sowie des Turms als Seezeichen bedienten, auch wenn sie Hamburg nicht anliefen. Dies führte zu massiven Protesten der Elbanlieger und Schiffer, zumal das Tonnenschiff eingesetzt wurde, um mit Waffengewalt die Zollzahlung zu erzwingen. Anfang des 15. Jahrhunderts führte auch Hamburg ein Tonnengeld ein, das im Werkzoll aufging. Es wurde 1586 jedoch durch ein neues Tonnengeld ersetzt, das wie der Werkzoll mit den Ausgaben für die Seezeichen auf der Unterelbe begründet wurde. 1617 folgte ein Bakenzoll. Hamburg beschwichtigte die Proteste durch Zollerleichterungen und Sondertarife und konnte mit Hilfe kaiserlicher Privilegien seine Gerichtshoheit auf der Elbe durchsetzen¹⁰¹.

In Dänemark beauftragte der König Magistrate, Klöster oder Adlige wie Tycho Brahe mit der Auslegung von Tonnen oder der Unterhaltung von Leuchtfeuern. Im Fall Kopenhagens gestattete der Reichsrat während der Minderjährigkeit Christians IV. dem Magistrat, Seetonnen auf den Mittelgrund zu setzen. Die dafür fälligen Abgaben von jedem Schiff entsprechend seiner Größe wurden durch den königlichen Sundzöllner in Helsingør erhoben, der einen Anteil an den Abgaben erhielt. 1553 wurde zwar immer noch das Tonnengeld in Helsingør erhoben, dem Kopenhagener Magistrat wurden davon jedoch nur 200 Taler jährlich bewilligt, obwohl der Magistrat allein für den ordnungsgemäßen Zustand und das rechtzeitige Auslegen und Einholen der Tonnen zuständig blieb. 1560 erweiterte der König den Zuständigkeitsbereich des Kopenhagener Magistrats, der bisher für drei Tonnen und eine Bake verantwortlich war, um zwei weitere Tonnen bei Dragør und Falsterbo Riff. Rat und Bürgermeister hafteten für jeden Schaden, der an Schiffen durch das Vertreiben von Tonnen entstand¹⁰².

101 Vgl. die in Kürze erscheinende Dissertation der Verfasserin.

102 Christina Deggim, Arbeit in nordeuropäischen Hafenstädten, in: Jan Bill u. Birthe L. Clausen, *Maritime Topography and the Medieval Town. Papers from the 5th International Conference on Waterfront Archaeology in Copenhagen, 14–16 May 1998*, (Publications from The National Museum, Studies in Archaeology & History Vol. 4), Kopenhagen 1999, S. 33–44, hier S. 37 u. 43, sowie die Dissertation der Verfasserin.

Entsprechend dem föderalistisch organisierten Ständestaatsverband der alten Niederlande gestattete einer der *richters* auf Terschelling der Stadt Kampen 1323 die Errichtung eines Seezeichens, 1334 wurde bereits ein *paelghelt* für Tonnen im Vlie erhoben. Ende des 14. Jahrhunderts versah Kampen auch das Maarsdiep, die zweite Zufahrt zur Zuiderzee mit Tonnen. Herzog Albrecht von Bayern bestätigte Kampens Recht 1399. Aufgrund zahlreicher Klagen über die mangelhafte Ausübung des Kampener Privilegs, wurde 1527 ein Vertrag zwischen Kampen und Amsterdam geschlossen, welches nun das Seezeichenwesen, d. h. das Aufstellen, Auslegen und Unterhalten von Baken, Kapen, Tonnen sowie die Einkünfte aus den Abgaben für die Zuidersee übernahm. 1573 entzog Willem von Oranien Amsterdam das Recht aufgrund Amsterdams Verhalten beim Aufstand gegen den Herzog Alba. Willem übertrug das Recht an Enkhuizen, welches sich auf die Seite der holländischen Stände gestellt hatte¹⁰³.

Die Betrachtung von vier Seezeichenrevieren hat somit vier verschiedene Modelle der Seezeichenverwaltung gezeigt, obwohl die Arbeit, nämlich das Auslegen der Tonnen im Frühjahr und das Einholen im Herbst, das Aufstellen von Baken, die Instandhaltung und die Finanzierung durch von Schiffern und Kaufleuten erhobene Tonnengelder, in allen vier Gebieten gleich war. Die Betrachtung des bremischen Seezeichenwesens anhand der Quellen im Archiv der Handelskammer und des Staatsarchiv Bremens kann somit nicht nur in technik- und schiffahrtsgeschichtlicher Hinsicht interessante neue Aspekte liefern, sondern erlaubt auch politische und verwaltungsgeschichtliche Aufschlüsse. Die Überlieferung ist ausgesprochen reich und bietet das Material für eine detaillierte und sehr lebendige Geschichte des Bremer Tonnen- und Bakenwesens.

103 Wijsenbeek (wie Anm. 13), S. 21 f., 27. Zum niederländischen Ständestaatsverband: Michael Erbe, Belgien und die Niederlande, in: Hans-Dietrich Looek und Hagen Schulze (Hrsg.), Parlamentarismus und Demokratie im Europa des 19. Jahrhunderts, München 1982, S. 53-67, hier S. 53.

Anhang

Archivalien der Handelskammer Bremen (HB)

IV Altes Aktenarchiv des Collegium Seniorum

- IV - A I 3,2: Häusliche Konferenzen, Protokollbuch.
Bd. 2: 1791 bis Bd. 32: 1824.
Enth. u. a.: Grundsatzfragen betr. v. a. Tonnengeld, Zoll, Akzise.
- IV - A I 3,3: Häusliche Konferenzen, Anlagen.
Bd. 1: 1791, 1792, 1794–1801 bis Band 2: 1802, 1804, 1805, 1810–1812, 1815, 1816.
Enth. u. a.: Verzeichnisse von Tonnen, Baken und Arbeiten daran, Berichte des Barsenmeisters.
- IV - A II 4,3: Rechnungsbuch. Tonnengeld.
Bd. 1 bis Bd. 19: 1538 bis 1594 mit Lücken.¹⁰⁴
- IV - A II 4,6: Rechnungsbelege.
Bd. 1 bis Bd. 20: o. J. (um 1670), 1809–1841.
Enth.: Ausgaben für Tonnen und Tonnenarbeiten.
- IV - A IV 2,1: Rechnungsbücher. (s. auch unter - IV - A II 4,3 - Bd. 1 ff. Rechnungsbücher des Collegiums ab 1538).
Bd. 1: 1828.
Bd. 2: 1814–1837.
Bd. 3: 1834–1845.
Bd. 4: 1838–1845.
Bd. 5: 1846–1851.
Fortsetzung: S III 14 XXIV.
Enth. u. a.: Ausgaben für Tonnen und Baken, Verzeichnis ausliegender See- und Weser-Tonnen, etc.
- IV - A IV 2,2: Rechnungsbelege.
Bd. 1: 1671–1677, Band 2 bis 26: 1815–1850. Es fehlt 1840.
Enth. u. a.: Ausgaben für Verwaltung und Unterhaltung des Tonnen- und Bakenwesens auf der Weser, Auslegen, Aufnehmen, Reparatur, Neuanschaffungen.
- IV - A IV 3,3: Rechnungsbuch über die Einnahme des Tonnengeldes.
1670–1700.
- IV - A IV 3,4: Tonnen- und Bakenkasse. Kassenbericht und Beschlagnahme durch die französische Besatzungsmacht.
1810–1812.

¹⁰⁴ Siehe auch HB D 1 und HB D 2, Präsidial- und Elterleuterechnungsbücher, in deren Lücken die Tonnengeldbücher passen und die diese fortsetzen, sowie SB 2-P.9.c.A.X.b., 2-P.9.c.A.X.c., 2-P.9.c.A.X.d. und 2-P.9.c.A.X.e mit den jeweiligen Nummern der erhaltenen Jahrgänge der Rechnungsbücher des Collegii Seniorum, Auflistung siehe unten.

- IV - A IV 4,1: Tonnenhof Inventar.
1789, um 1800, 1815, 1833.
- IV - A IV 5,1: Tonnen: Herstellung.
1784, 1786, 1787.
- IV - A IV 5,2: Tonnen: Legen und Aufnehmen.
1743, 1784, 1789, 1797, 1800, 1803.
- IV - A IV 5,3: Tonnen: Bergung und Wiederbeschaffung gestrandeter und abgetriebener eigener und fremder Tonnen.
1655, 1763, 1776, 1809, 1816.
- IV - A IV 6,1: Baken. Bau und Unterhaltung.
1597, 1697, 1751, 1783, 1784.
- IV - A IV 6,2: Leuchtfeuer u. a. auf Wangerooge.
1597–1830.
Bem.: Siehe auch V - S III 10.
- IV - B III 1,1: Auswärtige Beziehungen, Oldenburg. Verschiedenes,
1597 ff., 1608, 1637, 1650, 1654.
Enth. u. a.: Rechnungen und Korrespondenz wegen des Turms auf Wangerooge, Tonnen und Baken.
- IV - C I 1,1: Kaufmannskonvent – Protokolle (Abschriften und Auszüge).
1609, 1613, 1679–1714, 1737, 1738, 1739, 1768, 1770, 1771, 1772, 1773,
1774–1779 (?), Ohne Datum (wahrscheinlich zwischen 1780 und 1786) 1786, 1810, 1832.
Enth.: Protokollauszüge des Kaufmanns- und Bürgerkonvents betr. u. a. Elsflether Zoll, Tonnenbojer.
Bem.: Siehe auch E 2 c.
- IV - C IV 1,1: Elsflether Weserzoll, Bd. 1 und 2.
1648, 1650, 1652, 1692–1717, 1721, 1743, 1755, 1780.
- IV - C IV 1,4: Elsflether Zoll. Verschiedenes.
1755, 1790, 1791, 1795, 1798, 1799, 1801, 1818.
- A 6 b: Barsemeister – Freiheit v. Wachtgeld.
- A 13 a: Teerhaus und Teerwupper: Rechnungsbuch des Teerhauses.
1728–1843.
- A 13 c: Haus des Barsemeisters und Tonnenhaus. Risse und Kostenanschläge. 1784.
- A 13 d: Teerkessel.
1792/1807.
Enth. u. a.: Abbildung des Teerkessels.

- A 13 g: Tonnenschmiede.
 Enth.: Nur Erklärungen zum Riß des Barsemeisterhauses von 1784.
 Bem.: Siehe A 13 c.
- A 13 h: Regulativ für die Tonnenmacher.
 1784.
- B 47 c: Französische Zeit. Tonnen- und Bakenkasse.
 1811.
 Enth.: Übersicht der Einnahmen und Ausgaben der
 Tonnen- und Baken-Kasse.
- C 19 c: Aufstoßen eines Schiffes auf eine versunkene Wesertonne.
 1782 ff.
- C 22 a: Bergung von Tonnen, Tractate mit Dänemark, Oldenburg.
- C 22 b: Tonnen, ausliegende und auf Lager befindliche.
 1706–1845.
- C 22 c I u. II: Geborgene Tonnen.
 1564–1838.
- C 22 d: Tonnenlegung (Schlüsseltonne).
 1457–1842.
- C 23 a: Baken auf der Wesermündung.
 1695–1835.
- C 23 b: Leuchtbake. Leuchtturm.
 1731–1774, 1822–1824.
 Enth. u. a.: Zeichnungen, Korrespondenz über Kosten.
- C 24 c I: Journale der Barsemeister.
 1729–1821.
- C 24 c II: Journale der Barsemeister.
 1821–1848.
- C 24 d: Tonnenboyer.
 1623–1670.
- C 24 e: Kontrakte mit den zum Tonnenlegen angenommenen Schiffern.
- C 25 c: Lotsenwesen auf Helgoland.
 1789–1848.
 Enth. auch: Verzeichnis der Wesertonnen 1789.
- C 45 a: Bergenfahrer.
 1601–1688.
 Enth. auch: Tonnengeldsatz von 1483, auch geltend für die
 Schifffahrt auf der Luhne, der Geeste, Hunte und Jade.

- C 45 a: Bergenfahrer-Societät. Tonnengeld Taxa-Buch von auf- und abschiffenden Waren.
1627.
- C 49 c: Oldenburgische Beschwerden gegen das bremische Tonnengeld.
1655–1681, 1691.
- C 51 b: Elsflether Zoll. Protokolle, Zulagskasse.
1698–1705, 1683–1711.
- C 56 a III 17: Material für Seetonnen, (Wagenschott und Eisen) ist zollfrei.
1665–1728.
- C 63 a: Tonnengeld: Allgemeines.
- C 63 b: Tonnengeld: Bemerkungen von Knoop über Defraudationen.
1704 ff.
- C 63 c: Vollmachten für die Einnehmer.
1635–1789.
- C 63 d: Erhebung auf der Geeste und Luhnne.
1626–1808.
- C 63 e: Erhebung in Elsfleth.
1740–1805.
- C 63 f: Tonnengeld von übergeladenen Gütern.
1684–1804.
- C 63 g: Tonnengeld englischer Transportschiffe.
1763–1781.
- C 63 h: Tonnengeld von Kgl. preuß. Mehl.
1787–1795.
- C 63 i: Die Norderneyer (Ostfries.) Schiffer weigern sich, für ihre leeren Schiffe zu zahlen. 1801–1803.
- C 63 k: Befreiung der hiesigen Zucker-Raffinadeurs vom Tonnengeld.
1669–1773.
- C 64 a III: Befreiung von Tonnen- und Bakengeld.
1703–1791.
- C 70 b: Schlachtegeldrolle.
1818.
Enth. bes.: Einnahmen 1813–1817, u. a. Tonnen- und Bakengeld.
- C 70 c: Reform der Waarenverzollung.
1813 ff.
Enth.: Convoy-, Accise-, Tonnengeldberechnung 1822 nach dem Tarif der Weser-Schiffahrts-Akte.

- C 73 e: Handel mit Dänemark.
1576–1843.
- C 75 a I: Handel mit Spanien. Allgemeines und Zoll.
1762–1848.
- D 1: Präsidial-Rechnungsbücher.
1577–1810.¹⁰⁵
- D 2: Elterleuterechnungsbücher.
1558–1652.¹⁰⁶
- D 3: Elterleute-Cassabuch.
1657–1811
Enth. auch: Extrakt aus den Cassabüchern von Eltermann Fridrich von Berchem. De Ao. 1676, 1680, 1714, 1715, 1720, 1725, 1729, 1730, 1735, 1750, 1760, 1770, 1785.
- D 4: Elterleute-Monatsbücher.
1637–1700.
- E 1: Präsidial-Protokollbücher.
Index ab 1647, Protokollbücher ab 1654 bis 1849. Lücken: 1657–1685 (Indizes 1677–85 und 1686–95 vorhanden), 1706–1717 (Index vorhanden), 1796–1810 und 1812.
Bem.: Da Indizes größtenteils erhalten, erschließbar zu zahlreichen Einzelfragen, z.B. Barsemeister, Tonnengeld, u. ä.
- E 2 b: Extrakt aus den Protokollen der Sitzungen im Schütting.
1609 bis 1676.
- E 2 c: Kaufmannskonventsprotokolle.
1761, 1802, 1824, 1830–1832, 1842 bis 1938.
- E 3 a: Kaufmanns-Rescontrebücher.
Nachträge für 1734. 1735 bis 1775.
- E 3 b: Schiffer-Rescontre-Bücher.
1736 bis 1804.
- E 3 c: Convoy-Bücher / Kaufmannszulagegelder.
1699–1709.
- E 4 a: Schifferbuch.
1785 bis 1810.

105 Die Lücken der Tonnengeldbücher IV - A II 4,3 lassen sich mit den Präsidial- und Elterleutebüchern (D 1 und D 2) füllen und umgekehrt. Inhaltlich sind keine Unterschiede feststellbar.

106 Siehe auch IV - A II 4,3 und D 1, die Lücken im jeweiligen Bestand lassen sich mit den beiden anderen Beständen auffüllen, inhaltlich sind keine Unterschiede feststellbar.

- E 4 b: Bremischer Schiffer-Hauptbuch.
1707–1775.
- E 4 d: Fremder Schiffer Register.
1701, 1728–1739, Extrakte 1740–1758.
- E 4 e: Dirich von Rehden Elterman: Bremer Schiffer-Rechnungs-Buch.
1657.
- E 4 g: Memorial von der Cape.
1697–1791.
- E 9 a 6: Briefe an den Eltermann.
1829–1837, 1845.
Enth.: Briefe vom Vogt aus Wangerooge, aus Husum und Bremerhaven, Briefe aus Fedderwardsiel, Wangerooge, Cuxhaven. Briefe an das Collegium Seniorum.
Enth. u. a.: Berichte über Seetonnen, Rechnungen für Seetonnen etc.

V Mittlerer Aktenbestand

- V - Hf I d 2: Teerlager, Teerhof, Terpentinlager, Löschplatz.
1823–1925.

V - S III Einrichtungen zum Schutze der Schifffahrt

- V - S III 6: Seezeichen, Nachrichten für Seefahrer, Bd. 1 bis 13.
1848–1932.
- V - S III 6 1: Seezeichen der Weser und Nordseeküste, Weserleuchtschiff, Hoheweg, Nordseeinseln, Allgemeines. Bd. 1 bis 3.
1780–1880.
- V - S III 7: Leuchtschiffe, Molestierung durch die Dänen.
1849.
- V - S III 8: Jade-Betonnung.
1850–1876.
- V - S III 10: Wangerooge, Seezeichen und Signale.
Bd. 1: Baken: 1608–1865.
Bd. 2: Kirchturm: 1595–1868, 1915.
Bd. 3: Leuchtfeuer: 1694–1878.
Bd. 4: Eissignale: 1840–1876.
Bd. 5: Berichte der Vögte von Wangerooge: 1848–1861.
Bd. 6: Enth.: Fonds zur Strandbefestigung – Abrechnung:
1862–1870.
- V - S III 11: Leuchtfeuer Helgoland.
1818, 1824, 1864–1895.

- V - S III 14 1: Seezeichen auf der Weser. Allgemeines. Bd. 1 bis 4.
1848–1877.
Enth. u. a.: Zusammenstellung der auszuführenden Arbeiten
für das Tonnen- und Bakenwesen.
- V - S III 14 2: Seezeichen auf der Weser. Protokolle: Bd. 1 u. 2:
1849–1877.
- V - S III 14 3: Seezeichen auf der Weser. Lagerplatz in Bremerhaven.
1861–1870.
- V - S III 14 4: Seezeichen auf der Weser. Tonnenlager.
1849–1862.
- V - S III 14 5: Seezeichen auf der Weser. Tonnenhof.
1849–1875.
- V - S III 14 6 a: Seezeichen auf der Weser. Ansegelung und Vertreibung von
Tonnen, Meldungen, Bd. 1 - 3.
1838–1877.
Enth. in Band 3: Angebot über 2 Seetonnen mit Zeichnungen
von 1865.
- V - S III 14 7: Seezeichen auf der Weser. Bau von Tonnen, Baken und Spieren,
Kalkulationsbuch für Tonnen, Ketten und Steine.
1842–1877.
- V - S III 14 8: Seezeichen auf der Weser. Barsemeister.
1849–1876.
- V - S III 14 9: Seezeichen auf der Weser. Ketten, Eisen, Schmiedearbeiten.
1836–1876.
- V - S III 14 9 a: Seezeichen auf der Weser. Rechnungen.
1840–1841.
- V - S III 14 10: Seezeichen auf der Weser. Holz.
1849–1872.
- V - S III 14 11: Seezeichen auf der Weser. Malerarbeiten.
1855–1872.
- V - S III 14 12: Seezeichen auf der Weser. Steine.
1849–1876.
- V - S III 14 13: Seezeichen auf der Weser. Preußischer Barsemeister an der Jade.
1854–1868.
- V - S III 14 14: Seezeichen auf der Weser. Weserkarten und Segelanweisungen.
1845–1913.
- V - S III 14 14 a: Anpeilung der Barre bei Brinkamahof.
1863.

- V - S III 14 15: Seezeichen auf der Weser. Tonnenwesen. Versicherungen, Policen. Bd. 1 bis 4. 1850–1913.
Enth.: Policen des im Jahre 1850 erbauten Tonnenlegers, Capt. Hindrichson aus den Jahren 1850–1861, Schätzungen für Seezeichen. Feuerversicherungspolicen bei der Aachener und Münchener Gesellschaft für Tonnen, Bullen, Spieren, Baken etc. auf dem Tonnenhof.
- V - S III 14 16: Seezeichen auf der Weser. Budget. 1849–1877.
- V - S III 14 17: Seezeichen auf der Weser. Tonnenhofdeputation, Protokolle, Tonnenbücher. 1662–1698. 1823 bis 1831.
Enth. u. a.: Verzeichnis der lagernden und ausgelegten Tonnen, Teerhofinventar, Barsemeister.
- V - S III 14 17a: Seezeichen auf der Weser. Kopia-Buch (Schreiben der Tonnenhofdeputation). 1855–1877.
Enth.: Korrespondenz über Tonnen und Baken.
- V - S III 14 18: Seezeichen auf der Weser. Protokolle des Tonnen- und Bakenamtes: Bd. 1 u. 2. 1877–1896, 1897 ff.
- V - S III 14 19: Seezeichen auf der Weser. Verzeichnis und Inventare von Barsemeister L. Hindrichsen. Bd. 1 bis 3. 1850–1861.
- V - S III 14 20: Seezeichen auf der Weser. Journale und Bakenberichte. Bd. 1 bis 6. 1848–1877.
Enth.: Berichte der Barsemeister Bosse (lückenhaft), Hindrichsen und Lüderings.
- V - S III 14 21: Seezeichen auf der Weser. Tonnenwesen. Inventar. 1862–1877.
- V - S III 14 22a: Seezeichen auf der Weser. Ausliegende Tonnen. Bd. 1 bis 4. 1852–1864, 1876 (?)
- V - S III 14 23: Seezeichen auf der Weser. Auslegen der Tonnen und Baken usw.; Berichte der Agenten und Barsemeister in Geestendorf, Vegesack und Bremerhaven. 1848–1873.
- V - S III 14 24a: Seezeichen auf der Weser. Kassen- und Rechnungswesen, Kassenbücher, Bd. 1 bis 10. 1852–1921.
Bem.: Überschneidungen bei den Laufzeiten der Bände.

- V - S III 14 24 e: Seezeichen auf der Weser. Kassen- und Rechnungswesen.
Kassenbelege: Bd. 1 bis Bd. 26.
1851–1876.
- V - S III 17: Signalwesen, Allgemeines. Bd. 1.
1867–1873.
- V - S III 17 1: Signalwesen – Nacht- und Nebel-Signale: Bd. 1 bis 3.
1848–1880.
- V - S XII 1: Seeschiffsabgaben (Unterweser).
1853–1879.

Archivalien im Staatsarchiv Bremen (SB)

2-Ratsarchiv

- 2 - B.10.b.3. Handelsverhältnisse mit Frankreich.
1792–1858 (bis 1876).
Enth. u. a.: Beschwerden über das in den französischen Häfen
von hanseatischen Schiffen erhobene hohe Tonnengeld und
andere drückende Handelsabgaben 1802–1841.
- 2 - P. 3. B.2. c. [Teerhof,] Gebäude und Rechte des Teerhauses und des
Tonnenhofs.
1638–1761, 1849–1896.
- 2 - P. 9. c. A. X. *Rechnungswesen des Collegii Seniorum.*
- 2 - P. 9. c. A. X. b.1. Rechnungsbuch des Eltermanns Dyrück Vasmer.
1533.
- 2 - P. 9. c. A. X. b.2. Rechnungsbuch des Eltermanns Hinrick Frojar.
1568.
- 2 - P. 9. c. A. X. b.3. Rechnung über den Bau des neuen Tonnenschiffs.
1588–1590.
- 2 - P. 9. c. A. X. c.5. Rechnungsbuch 1605.
2 - P. 9. c. A. X. c.12. Rechnungsbuch 1612.
2 - P. 9. c. A. X. c.29. Rechnungsbuch 1629.
2 - P. 9. c. A. X. c.52. Rechnungsbuch 1651.
2 - P. 9. c. A. X. c.55. Rechnungsbuch 1655.
2 - P. 9. c. A. X. c.57. Rechnungsbuch 1657.
2 - P. 9. c. A. X. c.64. Rechnungsbuch 1664.
2 - P. 9. c. A. X. c.65. Rechnungsbuch 1665.
2 - P. 9. c. A. X. c.68. Rechnungsbuch 1668.
2 - P. 9. c. A. X. c.77. Rechnungsbuch 1677.
2 - P. 9. c. A. X. c.80. Rechnungsbuch 1680.
2 - P. 9. c. A. X. c.86. Rechnungsbuch 1686.

- 2 - P.9. c.A.X.d.11. Rechnungsbuch 1711. bis
 2 - P.9. c.A.X.d.20. Rechnungsbuch 1720.
- 2 - P.9. c.A.X.e.11. Rechnungsbuch wegen des Schüttings 1811.
- 2 - P.13 - 14. [Vege sack] Hafengeld-Einnahm ebuch.
 1809–1810.
 Enth. auch: Quittung über Tonnen- und Bakengeld, 1810.
- 2 - Q.9 - 241. [Bremerhaven] Hafenanlagen und Einrichtungen.
 1842–1899.
 Enth. u. a.: Betonnung der Hafeneinfahrten 1862–1863.
- 2 - R.2.A. b.1. b. Zusammenstellung für den Warenverkehr besonders wichtiger
 Ordnungen aus dem 17.–19. Jahrh. 10 Bände.
 Enth. u. a.: Akzise-, Convoi- und Tonnengeldtaxe,
 Els flether Zollrolle, Schlachtgeld.
- 2 - R.2.A. o.2. b.1. Kaufmanns akzisebuch.
 1532–1535.
 Enth. auch: Bremer Kornakzise- und Tonnengeldregister von 1532.
- 2 - R.2.C.1. Tonnen und Baken, Bremer Einrichtungen.*
- 2 - R.2.C.1. a. Allgemeines, insbesondere Tonnengeldordnungen und Tätigkeit
 des Barsemeisters.
 1426–1882.
 Enth. u. a.: Leitfaden zu der Karte von den Mündungen der
 Weser, Elbe, Jade und Eider, Bremen 1847.
- 2 - R.2.C.1. d. Verhandlungen und Schriftwechsel über das Tonnen- und
 Bakengeld. Band 1 - 9. 1408 bis 1812 (1849).
 Enth. u. a.: Prozeß wegen Zahlung des Tonnen- und Bakengeldes
 der Vegesacker, 1785–1788; Verhandlungen mit Talleyrand
 über das von bremischen Schiffen zuviel geforderte Tonnengeld,
 1803–1805, Inventar des Tonnenhofs, 1810–1812.
- 2 - R.2.C.1. f. Tonnen- und Bakengeldeinnehmer in Els fleth.
 1804–1814.
- 2 - R.2.C.1. g.3. Erlaß des Tonnen- und Bakengeldes für die Mitglieder der
 Schiffergilde und Bakenstecher der Stadt Oldenburg, die Güter
 für Oldenburger von und nach Oldenburg führen, als Ausgleich
 für das Bebaken des Wüsterwatts 1712 und Ausdehnung des
 Privilegs. 1693–1712, 1738–1739.
- 2 - R.2.C.1. g.4. Oldenburgische Beschwerde über ungerechtfertigte Erhebung
 des Tonnen- und Bakengeldes und des Hafengeldes 1769–1774.

- 2 - R.2.C.1.g.7. Verhandlungen mit der oldenburgischen Regierung wegen Gleichstellung des Tonnen- und Bakengeldes für bremische und oldenburgische Schiffe mit anderen Schiffen und anschließende Differenzen wegen bremischer Schiffsabgaben. 1815–1816 (1823).
- 2 - R.2.C.1.h. Versiegelung der Tonnen- und Bakengeldkasse durch die Franzosen und Wiedereinführung des Tonnen- und Bakengeldes nach deren Abzug. 1810, 1813–1824.
- 2 - R.2.C.1.i. Seetonnenn, insbesondere deren Bergung nach Abtreiben. 1569–1589, 1642, 1750–1881.
- 2 - R.2.C.1.k. Bake am Ausfluß der Weser an den äußersten Grenzen des Butjadinger Landes auf dem Watt »der Hohe Weg«. 1698, 1782, 1831, 1854–1856.
- 2 - R.2.C.1.1.1. Verhandlungen über die Errichtung einer neuen anstelle der 1809 von den Franzosen zerstörten Bake, sodann eines Leuchtturms. (1697), 1823–1825, 1832–1839.
- 2 - R.2.C.1.1.2. Hauptakte über die Verhandlungen wegen Bau eines Leuchtturms auf dem Hohen Wege und Einrichtung eines Telegrafens zwischen Bremen, Oldenburg, Elsflöth, Brake, Fedderwardersiel und dem Leuchtturm, Abschluß der Verträge mit Oldenburg sowie Bau und Inbetriebnahme des Leuchtturms. 1853–1856.
- 2 - R.2.C.1.1.3. Sonstige Akten über Bau, Inbetriebnahme und Unterhaltung des Leuchtturms, Angelegenheiten der Leuchtturmwärter und des Telegrafens. 1855–1885.
- 2 - R.2.C.1.1.4. Schriftwechsel der Deputation für Häfen und Hafenanstalten (später: für Häfen und Eisenbahnen) wegen Unterhaltung und Betrieb des Leuchtturms, Angelegenheiten der Leuchtturmwärter sowie des Telegrafens. 1856–1876.
- 2 - R.2.C.1.1.5. Kopiebuch der Wasserbaudirektion Bremerhaven. 1855–1856.
Bem.: Darin die Korrespondenz des Baurats Johannes Jakob van Ronzelen u.a. mit der Deputation für Häfen und Hafenanstalten und dem bauausführenden Unternehmer Heinrich Wilhelm Schröder während des Leuchtturmbaus.

- 2 - R.2.C.1.m.1. [Leuchtschiffe am Ausfluß der Weser] Allgemeines, Bd. 1 bis 3.
1815–1889.
Enth. u. a.: Pläne zur Auslegung eines Leuchtschiffes, Bau und Unterhaltung der Leuchtschiffe DER PILOT, DER NEUE PILOT (Weser Nr. 1) und DIE WESER (Weser Nr. 2); Instruktionen für die Kapitäne; Bau des Leuchtschiffes BREMEN.
- 2 - R.2.C.1.m.2. Rechnungsbuch über Bau und Unterhaltung der Leuchtschiffe.
1817–1877.
- 2 - R.2.C.1.m.3. Rechnungsbuch über Bau und Unterhaltung der Leuchtschiffe.
1817–1849.
Bem.: Teilduplikat zu 2 - R.2.C.1.m.2.
- 2 - R.2.C.1.n. Kleine Signalbaken auf den Watten.
1832, 1851–1860.
- 2 - R.2.C.1.o.1. Kosten der Unterhaltung der Tonnen, Baken, Tonnenleger und Pegel im Allgemeinen.
1837–1877.
- 2 - R.2.C.1.o.2. Rechnungsbuch der Unterhaltung der See- und Wesertonnen und der Baken. Bd. a.-c.
1846–1877.
- 2 - R.2.C.2. *Fremde Seezeichen an deutschen und ausländischen Küsten.*
- 2 - R.2.C.2.a. Seezeichen an der deutschen Küste: Borkum 1804, Darßer Ort und Greifswalder Oie, 1848–1855, Emden 1780–1781, 1858, Imsum, Kirchturm, 1876–1897, Lübeck 1855, Norderney, Langeoog und Baltrum 1801, 1849–1858, Sengwarder und Landbalje 1860, Wangerooge, Kirchturm und Leuchtturm, 1585–1732, 1830–1877, Wremen, Kirchturm, 1680–1681.
- 2 - R.2.C.2.b. Seezeichen an ausländischen Küsten: Belgien: 1840–1874, Dänemark 1606, 1717–1818, 1836–1847, England mit Helgoland 1795, 1815–1869, Frankreich 1774–1852, Holland 1593, 1802, 1854–1856, Italien 1841–1845, Japan 1872, Nord-, Mittel- und Südamerika 1827–1874, Norwegen 1832, Portugal 1842–1851, Rußland 1840–1848, Spanien 1845–1864, Türkei 1863–1864.
- 2 - R.8.e.3. Bd. 2. [Stapelrecht – Streit mit Minden:] Vergleichsverhandlungen zwischen Bremen und Preußen bis 1769.
Enth. u. a.: Gutachten, Instruktionen und allgemeine Unterlagen zu den Vergleichsverhandlungen, darunter auch Tonnengeldrolle, Schlachtrolle, Convoyerolle und Acciserolle 1769.
- 2 - R.9.i.6. Verordnungen und Maßnahmen zur Sicherung der Weserschifffahrt innerhalb der Stadt Bremen, insbesondere durch Auslegung von Tonnen zur Befestigung der Schiffe.
1816–1837.

- 2 - S.8. u.4.b. Angleichung der Erhebung von Convoye- und Tonnengeld von Kramerwaren an die bei den Kaufleuten geltenden Modalitäten. 1645–1646.
- 2 - W.2. a. Bd. 1. Auseinandersetzung zwischen Hamburg und Lübeck wegen Erhebung des Tonnen- und Bakengelds auf der Elbe. 1586–1587.
- 2 - W.3. s.1. Emdener Tonnengeld. 1732.

6,2 - F. Französische Verwaltung Bremens

- 6,2 - F.1.b.V.(13). [Allgemeines – Senatoren-gesandtschaft zur Regierungskommission in Hamburg] Unterlagen für die Gesandten. 1811.
Enth. u. a.: Hoheitssachen, u. a. Tonnen- und Bakenkasse.
- 6,2 - F.2. a.XII.o. [Mairie – Flüsse und Kanäle] Allgemeines. 1811–1813.
Enth. u. a.: Renseignement betr. Schlachte, Hafen zu Vegesack, Convoygeld, Tonnen und Baken.
- 6,2 - F.2. a.XIV.2. [Mairie] Kommunaleigentum. 1811–1813.
Enth. u. a.: Rechtstitel der Stadt auf den Besitz des Tonnenhofs im Teerhof, 2 Urkunden von 1628 und 1647 über Verpachtung des Teerhofes durch die Elterleute des Kaufmanns.
- 6,2 - F.2. a.XIV.10. [Mairie] Verdingung öffentlicher Arbeiten. 1811–1812.
Enth. u. a.: Reparatur der Kaje am Tonnenhof.
- 6,2 - F.2. a.XXIII.1. [Mairie – Schifffahrt] Allgemeines. 1811–1813.
Enth. u. a.: Einholung bzw. Verlegung der Seetonnen durch das Tonnen- und Bakenamt.
- 6,2 - F.3. a.XXIII.1. [Schifffahrt] Allgemeines. 1811–1813.
Enth.: Einholung der Tonnen auf der Außenweser wegen Gefahr einer englischen Landung.

Das Verhältnis von NSDAP und Bremer Senat im Spiegel nationalsozialistischer Stimmungsberichte

Von Friedhelm Grützner

Am 13. April 1934 wandte sich die Kreispropagandaleitung der NSDAP, mit »Stimmungsberichten einiger Ortsgruppen für Monat März ds. Js.« an den »Regierenden Bürgermeister Pg. Dr. Markert«, um ihm »nachstehende Anmerkungen zur geflissentlichen Kenntnisnahme« zu übermitteln. Es war dies der erste von vielen Stimmungsberichten, die von nun an in stetiger Folge als Artikulationen der NS-Parteibasis beim Bremer Senat eintrafen. Bürgermeister Richard Markert bedankte sich drei Tage später für die Übersendung und erklärte, er »würde es begrüßen, wenn ich laufend wichtige Stimmungsberichte bekommen könnte, damit die Regierung gemäß den Weisungen des Führers und der Reichsregierung die daraus notwendigen Folgerungen ziehen kann«¹. Damit wurde ein Interaktionsprozeß von Senat und Partei in Gang gesetzt, in dem die NSDAP häufig als eine Art »Kummerkasten« der Bevölkerung auftrat, wo sie aber auch spezifisch nationalsozialistische Positionen der Parteibasis zur Geltung zu bringen suchte, die in vielen Fällen mit den Erfordernissen einer effektiven Verwaltung kollidierten. Das Ressort »Propaganda« in der Kreisleitung der NSDAP war schwerpunktmäßig für die »Bearbeitung« der Bevölkerung im nationalsozialistischen Sinne zuständig. Da sich die NSDAP aber als Volksbewegung verstand, so lag es nahe, daß der Propagandaapparat auch in umgekehrter Richtung die Anbindung der staatlichen Instanzen an die NS-Basis und den ideologischen Gleichklang mit ihr herstellen wollte. Die Korrespondenz zwischen dem Senat und der Kreispropagandaleitung wurde im Laufe der Zeit immer gereizter und führte schließlich 1938 / 1939 zu einem offenen Konflikt der Partei mit dem zu dieser Zeit amtierenden Regierenden Bürgermeister Johann Heinrich Böhmcker, in den sich schließlich auch der NSDAP-Kreisleiter Bernard Blanke einschaltete.

Das nicht spannungsfreie Verhältnis von NSDAP und Senat kam nicht von ungefähr und beruhte auf den im nationalsozialistischen Deutschland institutionell nicht geklärten Beziehungen von Partei und staatlicher Verwaltung, so daß hier Friktionen schon in der Herrschaftsstruktur angelegt waren. Abgesehen davon, daß die NSDAP nur in einem Bündnis mit den traditionellen Eliten der wilhelminischen Ära an die Macht gekommen war – und Hitler auf Reichsebene aus machttaktischen Gründen bewußt klare Kompetenzregelungen vermied –, zeigen die vorliegenden Stimmungsberichte und die Antworten des Senats darüberhinaus die grundsätzlichen Probleme auf, die das

1 StAB 3-N. 7 Nr. 162, Bd. 1. Kreispropagandaleitung an Reg. Bgm., 13. 4. 1934 und Antwort vom 16. 4. 1934.

Eindringen totalitärer Massenbewegungen aus der Systemopposition in die staatliche Verwaltung mit sich bringen.

Der Politologe Joachim Raschke schlägt vor, bei den totalitären Bewegungen zwischen einer Kampf- und Regimephase zu unterscheiden. »Die Totalitarismusforschung war zu sehr mit der Diskussion von Systemeigenschaften befaßt, als daß sie diesem Unterschied systematische Aufmerksamkeit gewidmet hätte.« Unterschiede würden sich vor allem auf das Verhältnis zu den politischen Widersachern und zum Staat beziehen. »Die Kampfphase steht unter den Bedingungen der politischen Konkurrenz in einer pluralistischen Gesellschaft, während das Bewegungsregime sich selbst die Bedingungen des Monopols schafft. Die taktischen Rücksichtnahmen und die durch die Legalität liberaler Demokratie bedingten Einschränkungen totalitärer Bewegungen in der Kampfphase weichen der institutionalisierten Konkurrenzlosigkeit im Bewegungsregime, die der Bewegung freie Bahn zur Exekution ihres Monopolspruchs zu geben scheint.« Allerdings wäre die Machteroberung »kein totaler Sieg«, da die Bewegung in der Berührung mit der staatlichen Machtsphäre viel von ihrer einstigen Dynamik verliere. So »ziehen ihr die staatlichen Apparate der Bürokratie und der Militärs Grenzen. Sie sind ... der totalitären Bewegung an Effizienz weit überlegen«. Der Staatsapparat habe »die Tendenz, die Dynamik der Bewegung stillzulegen, durch Bürokratisierung der Bewegung, Absorbition sich loslösender Bewegungsrepräsentanten, Reduktion der Bewegungsfunktionen (z.B. Beschränkung auf organisierte Akklamation) etc.« Auf diesem Wege komme es zu einer »weitgehende(n) Ausdünnung der spezifischen Machtfunktionen der Bewegung«, deren »Aktionsformen auf die im System dafür geschaffenen Kanäle [reduziert]« würden. Raschke macht hierfür objektive Bedingungen verantwortlich. »Die Steuerung eines gesamtgesellschaftlichen Kontextes erfordert ganz andere Mittel als die bloße Mobilisierung sozialer Segmente. ... Industrialisierung, sachverständige Steuerung gesellschaftlicher Komplexität, materielle Motivierung sind Stichworte für Erfordernisse, die – soweit überhaupt – einen ganz anderen Typ von Bewegung als in der Kampfphase erfordern.«²

Der totalitäre Anspruch der NSDAP und die dem entgegenstehenden faktischen Begrenzungen kennzeichneten auch die Friedensjahre des Dritten Reiches. Zwar wurden die Konkurrenzparteien beseitigt, das Verbandsleben »gleichgeschaltet« und am 1. Dezember 1933 im »Gesetz zur Sicherung der Einheit von Partei und Staat« ersterer der Charakter einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft zugesprochen, als eigenständiger Machtfaktor trat die Partei jedoch zurück. Etwas hilflos heißt es im »Organisationsbuch der NSDAP« von 1936: »Die Partei soll den gefühls- und willensmäßigen Zustand des Volkes für die Gesetzgebung vorbereiten, damit die seelische Verfassung des Volkes mit der tatsächlichen Gesetzgebung des Staates übereinstimmt.«³

2 Joachim Raschke, Soziale Bewegungen, Ein historisch-systematischer Grundriß, Studienausgabe, Frankfurt / Main - New York 1987, S. 62 f.

3 Zit. nach Wolfgang Benz, Partei und Staat im Dritten Reich, in: Martin Broszat / Horst Möller (Hg.), Das Dritte Reich, Herrschaftsstruktur und Geschichte. Vorträge aus dem Institut für Zeitgeschichte, München 1983, S. 69.

In wolzig-hochtrabenden Formulierungen reklamierte die NSDAP für sich eine Mobilisierungs- und Transmissionsfunktion – einen Anspruch auf die Kontrolle von Politik und Verwaltung kann man jedoch nicht aus dem Text herauslesen. Zwar gab es institutionelle Verklammerungen in den Personalunionen von Gauleitern und Reichstatthaltern (in Preußen waren es die Oberpräsidenten), aber auch diese eventuell ausbaufähigen Machtpositionen gingen im Machtgerangel und Organisationsgestrüpp des Regimes weitgehend unter.

Die Option Hitlers gegen eine »zweite Revolution« und die zeitweilige Festigung seines Bündnisses mit den traditionellen Eliten im Rahmen des Vorgehens gegen die SA am 30. 6. 1934 hatte auch Folgen für die Partei, soweit dort eigenständige Machtaspirationen gegenüber der »Reaktion« vorhanden waren. Ihr nach der Machtergreifung eintretender Funktionsverlust mußte gerade bei »Alten Kämpfern« schmerzliche Frustrationen hinterlassen, da das ersehnte kleinbürgerlich-harmonistische (und judenfreie) Utopia jenseits der »Zerrissenheit« der Moderne in weite Ferne gerückt zu sein schien.

Bis zur Weltwirtschaftskrise von 1929 existierte die NSDAP in Bremen als skandalgeschüttelte politische Sekte am äußersten rechten Rand⁴. Obwohl sie danach analog zur Reichsentwicklung auch hier stark zunahm und bei den Bürgerschaftswahlen von 1930 als zweitstärkste Fraktion in die Bürgerschaft einzog, blieb ihr Stimmenanteil doch signifikant hinter dem auf der Gesamtstaatsebene zurück⁵. Der Schwerpunkt des nationalsozialistischen Wirkens lag in der üblichen Mittelstandsagitation, die sich vor allem gegen die Warenhäuser – und hier besonders gegen den jüdische Unternehmer Bamberger – richtete. Das autarkistische Wirtschaftsprogramm der Partei kollidierte dabei mit den auf Export und Seehandel ausgerichteten Interessen der Bremer Kaufmannschaft. Darüberhinaus war die Bremer NSDAP in den Gau Weser-Ems unter dem machtbewußten Oldenburger Gauleiter Carl Röver integriert, dessen agrarische Ausrichtung auf das urbane Bremen mit seinen ganz anders gelagerten Interessen wenig anziehend wirkte⁶.

Als die NSDAP infolge ihres reichsweiten Aufschwungs am 30. November 1930 mit 25,4 % der Stimmen und 32 Mandaten in die Bürgerschaft einzog, bot sie recht bald ein Bild des Jammers. Die dort versammelte Inkompetenz konnten auch die schnell angeworbenen großbürgerlichen Aushängeschilder Otto Bernhard (ein leibhaftiger Konsul!) und der Rechtsanwalt Emanuel Backhaus nicht verschleiern – wobei es die Partei auch noch fertig brachte,

4 Zur Geschichte der NSDAP in Bremen vor 1933 vgl. Inge Oberdieck, Die NSDAP in Bremen vor 1933, wissenschaftliche Hausarbeit zum 1. Lehrerexamen, Bremen 1961.

5 Zu den Wahlen in Bremen während der Krisenjahre der Weimarer Republik vgl. Herbert Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, 4. Bde., erw. und verb. Auflage, Bremen 1995, hier: Bd. III, S. 606 - 611 u. 620 ff.; Inge MarBolek / René Ott, Bremen im Dritten Reich. Anpassung, Widerstand, Verfolgung. Unter Mitarbeit von Peter Brandt, Hartmut Müller und Hans-Josef Steinberg, Bremen 1986 S. 64 - 67, 76 ff.

6 Schwarzwälder (wie Anm. 5), S. 593 - 604; MarBolek / Ott (wie Anm. 5), S. 56.

beide Herren in kurzer Zeit auf dem Präsidentenstuhl der Bürgerschaft zu verschleifen (Backhaus trat schließlich aus Partei und Fraktion aus). Wegen Erschöpfung der Liste war die NSDAP auch nicht in der Lage, die durch Mandatsniederlegung freiwerdenden Sitze wieder zu besetzen. Agitatorische Grobschlächtigkeit und Unseriosität im Auftreten beeinträchtigte ihren Werbeeffekt auf das gehobene Bremer Bürgertum beträchtlich⁷.

Der am 18. März 1933 eingesetzte neue Bremer Senat setzte sich aus sechs Nationalsozialisten und drei Deutschnationalen zusammen⁸. Auffallend war hierbei das starke kaufmännische Element in der neuen Landesregierung. Die Deutschnationalen stellten neben ihrem bisherigen Fraktionsvorsitzenden in der Bürgerschaft (Erich Vagts) zwei Kaufleute (Hermann Ritter und Otto Flohr), aber auch die nationalsozialistischen Senatsmitglieder verfügten über einen eher bürgerlichen Habitus. Innensenator Theodor Laue und Otto Bernhard (Handel und Schiffahrt) kamen aus der Kaufmannschaft, und der neue Regierungschef Richard Markert war als ehemaliger stellvertretender Arbeitsamtschef ein Vertreter des höheren Verwaltungsdienstes. Richard v. Hoff als Kultursenator galt zwar als fanatischer Antisemit und völkischer Ideologe, ansonsten verfügte er jedoch über ein ausgesprochen bildungsbürgerliches Profil. Besonders pikant war die Tatsache, daß mit Markert und Bernhard zwei ehemalige Freimaurer (bis 1927 bzw. 1931) zur nationalsozialistischen Senatsriege gehörten. Trotz der Mitgliedschaft der »Alten Kämpfer« Otto Heider und Hans Haltermann entsprach die Zusammensetzung der ersten Bremer nationalsozialistischen Landesregierung nicht dem bisherigen kleinbürgerlich-plebejischen Charakter der Bremer NSDAP⁹.

Wie schon beschrieben, war die Stellung der Partei als »Bewegung« im sich herausbildenden NS-Staat ungeklärt. In Bremen kamen nun noch einige

7 Schwarzwälder (wie Anm. 5), S. 611-620; MarBolek / Ott (wie Anm. 5), S. 57, 68 f.

8 Zur nationalsozialistischen Senatsbildung vom 18. März 1933 und der tumultarischen Vorgeschichte vgl. zusammenfassend Schwarzwälder (wie Anm. 5), Bd. IV, S. 36-60; MarBolek / Ott (wie Anm. 5) S. 103-121.

9 Vgl. hierzu die einschlägigen Artikel in: Bremische Biographie 1912 – 1962, hrsg. von der Historischen Gesellschaft zu Bremen und dem Staatsarchiv Bremen, in Verbindung mit Fritz Peters und Karl H. Schwebel bearbeitet von Wilhelm Lührs, Bremen 1969, S. 35 ff. (Bernhard), S. 152 ff. (Flohr), S. 217 ff. (Heider), S. 239 f. (v. Hoff), S. 309 ff. (Laue), S. 329 ff. (Markert), S. 410 f. (Ritter). – Die Beiträge sind bezogen auf die deutschnationalen Senatsmitglieder Flohr und Ritter stark apologetisch. Völlig unbrauchbar und geradezu peinlich ist der Artikel von Gustav Dehning über den NS-Bildungssenator v. Hoff, der als feinsinniger Intellektueller mit sprachwissenschaftlichen und heimatgeschichtlichen Interessen geschildert wird, während sein damit untrennbar verbundener völkisch-antisemitischer Rassismus unerwähnt bleibt. Auch die von ihm politisch zu verantwortenden »Säuberungsaktionen« in der Bremer Lehrerschaft sind in diesem Artikel kein Thema. Dagegen faßt der Autor die politische Tätigkeit von Hoff's mit folgenden Worten zusammen: »Er hielt es für seine staatsbürgerliche Pflicht, dies Amt zu übernehmen, und er hat es mit objektiver und vornehmer Haltung geführt und sich die Achtung seiner Mitarbeiter erworben.«

Besonderheiten hinzu, die darüberhinaus für sie machtstrategisch von Nachteil waren. Die Verzahnung von Partei- und Verwaltungsspitze, die andernorts durch die Personalunion von Reichsstatthalter und Gauleiter wenigstens ansatzweise gegeben war, fehlte in der Hansestadt völlig. Mit der noch im März 1933 erfolgten Ablösung Otto Bernhards als Kreisleiter war die örtliche Führung der NSDAP nicht mehr im Senat vertreten. Die Mehrheit der Senatoren blieb ihr mentalitätsmäßig und habituell fremd. Allgemeine Unmutsempfindungen, antisemitische Hetzereien, plebejisches Rasonieren gegen »die da oben« und dumpfe Ressentiments konnten daher auf Parteiebene ungehindert zusammenfinden, um dann der Parteileitung in Form von »Stimmungsberichten« das Material an die Hand zu geben, durch das diese unter Hinweis auf vorgebrachte Beschwerden und die angeblichen Ziele des Nationalsozialismus ihre eigene Existenzberechtigung nach der »Machtergreifung« dokumentieren konnte.

Ein weiterer machtstrategischer Schwachpunkt der NSDAP in Bremen lag in ihrer engen Anbindung an die Gauleitung in Oldenburg. Die ständigen Konflikte zwischen dem Senat und dem Reichsstatthalter und Gauleiter Röver brachten sie in eine randständige Position, da letzterer innerhalb seines Gau an einer starken, im lokalen Bereich machtpolitisch fest verankerten Bremer NSDAP überhaupt kein Interesse hatte und sie allenfalls als von Oldenburg ferngesteuerte Hilfstruppe gebrauchen konnte. Der von ihm im Juli 1934 eingesetzte Kreisleiter Bernard Blanke wird von Herbert Schwarzwälder unter Berufung auf Zeitgenossen als »beschränkt und aufgeblasen« geschildert. »Viele PGs nannten ihn den ›Kreispankoken‹. Er wirkte geradezu lächerlich, wenn er sich als ›Hoheitsträger‹ der Partei in die Brust warf und auch überall in den Staatsapparat eingreifen wollte.« Blanke war kein »Alter Kämpfer«, sondern trat der Partei nach einem beruflich unsteten Leben erst 1930 als »Septemberling« bei, so daß ihm in Konfliktfällen von vornherein die nötige Autorität fehlte¹⁰. Dergestalt waren die Rahmenbedingungen, in die die Stimmungsberichte der Kreispropagandaleitung der NSDAP und ihre Korrespondenz mit dem Senat eingeordnet und bewertet werden müssen.

Die im Staatsarchiv Bremen aufbewahrten Stimmungsberichte der Kreispropagandaleitung der NSDAP und die dazugehörenden Bearbeitungsvorgänge des Senats umfassen die Jahre 1934 – 1939 und 1944¹¹. Die vorliegende Arbeit beschränkt sich auf die Friedensjahre. Der Bestand aus dem Jahre 1944 ist zu schmal, um hier generelle Aussagen treffen zu können, und er hat – soweit vorhanden – in erster Linie mit der aktuellen Bewältigung von Kriegsnöten wie Lebensmittelversorgung, Bombenschäden usw. zu tun, die in

10 Schwarzwälder (wie Anm. 5), Bd. IV, S. 140 f.

11 Der in Anm. 1 genannte Gesamtbestand gliedert sich in die Bde. 1 - 27 für die Jahre 1934 – 1939 und 28 - 30 für das Jahr 1944. Hierbei verfügt Bd. 1 mit 334 Blatt für die Zeit von 1934 – 1936 über den größten Umfang. Bei allen anderen »Bänden« handelt es sich lediglich um Hefte, in denen jeweils wenige Vorgänge zusammengefaßt sind. Einige Vorgänge sind dabei auch in Form von Duplikaten über mehrere »Bände« verteilt.

keinem Verhältnis zu den Positionskämpfen und ideologischen Auseinandersetzungen der Vorkriegszeit stehen. Der Krieg schuf ganz andere Voraussetzungen und strukturierte das Verhältnis von Staat und »Bewegung« neu. Darüberhinaus wurde für die vorliegende Arbeit auf die Berichte und Korrespondenzen des »Kampfbundes für den gewerblichen Mittelstand« (später NS-HAGO) zurückgegriffen, da die Mittelstandsagitation in der »Kampfzeit« eine wichtige Rolle spielte, und die so umworbenen Bevölkerungsschichten unmittelbar nach der erfolgten »Machtergreifung« sowohl parteiintern als auch gegenüber den staatlichen Stellen auf die Einlösung der ihnen gemachten Versprechungen pochten.

Die Stimmungsberichte wurden im Rahmen des parteiinternen Berichtswesens von den Politischen Leitern der Ortsgruppen verfaßt und an die Kreisleitung der NSDAP weitergegeben. Die Stadt Bremen (ohne Bremerhaven) verfügte Ende 1933 über 18 Ortsgruppen, die sich nach der Neuorganisation vom 1. 5. 1934 auf 29 erhöhte. »Eine Ortsgruppe sollte mindestens 50 und nicht mehr als 500 Parteimitglieder umfassen. ... Die Ortsgruppe ›bearbeitete‹ kleinere Wohneinheiten wie Hausgruppen ..., Blocks ... und Zellen« Es »[gab] eine Fülle von Amtsträgern, die in einer größeren Ortsgruppe im Stab, in den Zellen und Blocks mehr als 100 ›politische Leiter‹ umfassen konnte«¹². Die Kreisleitung war verpflichtet, die von den Funktionären der Ortsgruppen verfaßten Stimmungsberichte zusammenzufassen und »an ihre vorgesetzten Gauleitungen bis zum 5. eines jeden Monats einzureichen«. Um dem selbstgesteckten Anspruch »einer unbedingt vertraulichen Zusammenarbeit zwischen Partei und Staat« zu genügen, zog nun die Kreisleitung aus dieser parteiinternen Korrespondenz »diejenigen Berichte, die sich irgendwie mit der Tätigkeit und der Aufgabe des Staates oder einzelner Beamte(r)« beschäftigten, heraus und leitete sie dem Senat zu. Sie legte dabei Wert auf die Feststellung, »dass [die] Stimmungsberichte nicht immer durch Einzelfälle zu belegen sind, sondern aus verschiedenen Berichten der Politischen Leiter zusammengefasst ein allgemeines Stimmungsbild wiedergeben.« Es handele »sich lediglich um die Wiedergabe« dessen, »wie Volksgenossen bzw. unsere Politischen Leiter über diese oder jene Fragen denken«. Es gehe darum, »Behauptungen und Gerüchte(!), soweit sie die Bremische Regierung interessieren, auch der Bremischen Regierung zur Kenntnis [zu] geben«. Eine Haftbarmachung für den Inhalt der Berichte lehnte die Partei explizit ab. »Die zur Berichterstattung verpflichteten Pol. Leiter machen sich ... selbstverständlich ... nicht die Ansichten zu eigen oder glauben unbedingt an die Richtigkeit dessen, was sie hören. Die Politischen Leiter können daher auch nicht zur Verantwortung gezogen werden. ... Abgesehen davon hat kein Politischer Leiter auch nur entfernt die Möglichkeit, in jedem einzelnen Fall den Gerüchten oder Behauptungen auf den Grund zu gehen.«¹³

12 Schwarzwälder (wie Anm. 5), Bd. 4, S. 142 f.

13 StAB (wie Anm. 1), Bd. 6 u. 7. Kreisleiter Blanke an Reg. Bgm., 26. 5. 1937; Kreispropagandaleitung an Reg. Bgm., 14. 10. 1937.

Eindrucksvoller konnte die weitgehende Unbrauchbarkeit der Stimmungsberichte für eine effektive Verwaltung nicht zum Ausdruck gebracht werden. Dementsprechend verzweifelt waren häufig die Reaktionen der Regierungsmitglieder. Bereits im Juni 1934 wies Senator Heider eine ihm übermittelte Beschwerde des Kohlenhandels als »bodenlose Unverschämtheit« zurück und bat darum, »gegen den unerhörten Bericht schärfstens Protest einzulegen«¹⁴. Innensenator Laue konstatierte einen Monat später: »Leider mußte in letzter Zeit des öfteren festgestellt werden, dass die in den Stimmungsberichten aufgestellten Behauptungen nicht den Tatsachen entsprechen.«¹⁵ Im Februar 1936 forderte gar der Senator für Bildung anlässlich einer der vielen nicht bewiesenen Denunziationen »im Interesse einer wahrheitsgemäßen Berichterstattung«, daß »der Schreiber des Stimmungsberichtes in geeigneter Weise zur Rechenschaft gezogen und mir Mitteilung von der Art der Erledigung der Angelegenheit gemacht wird«.¹⁶ Die im Laufe der Zeit zunehmende Verärgerung der Behörden über die unzuverlässige Berichterstattung der Partei kam exemplarisch in einer Zuschrift des Präsidenten des Personalamtes an Bürgermeister Böhmecker zum Ausdruck. Im Rahmen der Besoldungsneuordnung war ersterem im Stimmungsbericht vom April 1937 vorgeworfen worden, daß, während bei den »meisten Beamten das Gehalt verringert« wurde, »der sich und noch ein paar anderen Beamten eine extra Wurst gebraten haben soll, sich also ausserhalb der Gemeinschaft stellt ...«. Wütend stellte der Angegriffene fest: »Es ist bedauerlich, daß anscheinend keine Möglichkeit besteht, diesen unverantwortlichen Gerüchtemachern das Handwerk zu legen. M. E. müßte schon die Kreispropagandaleitung von den Leuten verlangen, daß sie für ihre Behauptung gradestehen, und daß sie, wenn sie dieses nicht können, entweder im Parteigerichtsverfahren oder im ordentlichen Strafverfahren auf Grund des § 164 Str.G. B. zur Verantwortung gezogen werden.«¹⁷

Für die Kreispropagandaleitung der NSDAP war jedoch die Übermittlung objektiver und überprüfbarer Informationen nur von zweitrangiger Bedeutung. Als Transmissionsriemen der »Volksgemeinschaft« zu »denen da oben« suchte sie ihren Platz im neuen Machtgefüge. Neben dem Aufgreifen von Beschwerden des Alltags ging es ihr vor allem um die Konservierung und Artikulierung der ursprünglichen Bewegungsziele aus der »Kampfzeit«, als deren Wächterin sie sich weiterhin verstand, und aus deren Durchsetzung unter den veränderten Bedingungen der Regimephase sie ihre Existenzberechtigung ableitete.

Die Beschwerden des Alltags nehmen in den Berichten einen breiten Raum ein. Ihr Aufgreifen kann als Versuch der Partei gewertet werden, sich »nach unten« Massenlegitimität zu verschaffen, um dann »nach oben« als Anwältin

14 StAB (wie Anm. 1), Bd. 1. Kreispropagandaleitung an Reg. Bgm., 26. 6. 1934; Sen. Heider an Reg. Bgm., 10. 7. 1934.

15 Ebd., Sen. Laue an Reg. Bgm., 24. 7. 1935.

16 Ebd., Sen. f. Bildung an Reg. Bgm., 24. 2. 1936.

17 StAB (wie Anm. 1), Bd. 5. Kreispropagandaleitung an Reg. Bgm., 10. 5. 1937; Leiter des Personalamtes an Reg. Bgm., 20. 5. 1937.

des »kleinen Mannes« plebiszitären Druck auf die staatlichen Stellen auszuüben. Die vorliegende Literatur stellt hierzu fest, daß es bei den Stimmungsberichten »sehr wohl auch« darum ging, »Unzufriedenheit in der Bevölkerung zu erkennen und die Gründe für diese – wenn es sich mit der Herrschaftslogik vertrug – abzustellen«. Es habe eine »erstaunlich hohe Zahl von Einzelkritiken aus der Bevölkerung zu Alltagsfragen« gegeben, die die »Partei als Beschwerdeinstanz in weiten Bevölkerungskreisen« als akzeptabel habe erscheinen lassen. »Das konnte sich um mangelnde Straßenbefestigungen handeln, um hohe Mieten in staatlichen Wohnungen, um mangelnde Spielplätze, hohes Verkehrsaufkommen in Wohnstraßen oder ... um Luftverschmutzung und zwar durch die Zementfabrik der Norddeutschen Hütte. Freilich ist dabei auch zu berücksichtigen, daß andere Beschwerdeinstanzen kaum mehr zu Verfügung standen und die Bevölkerung sich notgedrungen an die Blockwarte wenden mußte.«¹⁸

Unsäglich – und für den Leser geradezu unappetitlich – ist der umfangreiche Strom an Denunziationen und antisemitischen Hetzereien, die sich in den Stimmungsberichten wiederfinden. Einige exemplarische Beispiele für das »Anschwärzen« von Lehrerinnen und Lehrern sowie Mitteilungen über mangelnde symbolische Loyalitätsbekundungen von Bürgern gegenüber dem Regime werden in der vorliegenden Literatur breit referiert¹⁹.

Die Denunziationen wurden häufig durch puren Futterneid motiviert, weil etliche Parteimitglieder nach der Machtübernahme an die »Tröge« drängten und »Volksgenossen« als politisch unzuverlässig beiseite zu drücken suchten. So wurde bemängelt, daß mit der Leitung des Umbaus des Bürgermeisterhauses als Architekt der ehemalige deutschnationale Bürgerschaftsabgeordnete Blendermann beauftragt wurde, »der auch heute noch aus seiner reaktionären Einstellung keinen Hehl macht«, und »der gerade uns Nationalsozialisten in der früheren Bürgerschaft bis zuletzt immer bekämpft hat«. Dagegen »haben [wir] genügend befähigte und tüchtige Architekten unter uns Nationalsozialisten, denen es auch dringend an Erwerb fehlt«.²⁰ An anderer Stelle wurde

18 Marßolek/Ott (wie Anm. 5), S. 172 f. – Die Autoren handeln ebd. S. 169-176 die Stimmungsberichte der Kreispropagandaleitung unter dem Kapitel »Verfolgungsinstanzen – NSDAP und »angeschlossene Verbände« ab.

19 Ebd., S. 169 ff. – Das von den Autoren betonte Motiv der »Verhaltenskontrolle« und die Herausstellung der Partei in ihrer herrschaftsrationalen Funktion als »Bespitzelungs- und Verfolgungsinstanz« halte ich in der vorliegenden Form für überdehnt. Gewiß hatte die Partei in ihrer Transmissionsfunktion auch diese Aufgabe – aber das Denunziationswesen gewinnt in autoritär-totalitären Systemen durchaus seine eigene Dynamik, wo vorausseilende Anpassungsleistungen bisher unpolitischer Menschen, opportunistische Wichtigtuerei, das ungenierte Ausleben schon lang gehegter Aversionen, schlichte Niedertracht und die allgemein menschliche Neigung zu Klatsch und Tratsch ein Gebräu liefern, aus denen sich der Herrschaftsapparat bei Bedarf dann dankbar zu bedienen weiß.

20 StAB (wie Anm. 1), Bd. 1. Kreispropagandaleitung an Reg. Bgm., 10.8.1934 – Ebd. auch die Antwort des Senats (Bremisches Staatsamt an Kreispropagandaleitung, 28.8.1934), wonach die Stellung von Blendermann in der Bürgerschaft

bedauernd festgestellt, »daß Volksgenossen, die durch Erteilung von Arbeiten durch den brem. Staat wieder lebensfähig wurden, sich noch nicht, und zwar offensichtlich, umgestellt haben«. Ein namentlich aufgeführter Dachdeckermeister verweigere den »Deutschen Gruß«. »Es wäre doch angebracht, diesem Herrn, der sich noch nicht an die heutigen Verhältnisse anpassen kann, bei den einzelnen Behörden aufzugeben. Bei Vergebung von Arbeiten ist es notwendig, daß er aus der Unternehmerliste verschwindet.«²¹

In Anbetracht der großen Erwerbslosigkeit gerade unter den mittleren und unteren Parteigenossen richteten sich die begehrlichen Blicke vor allem auf die lukrativen Positionen im öffentlichen Dienst, die nicht nur ein regelmäßiges Einkommen, sondern auch Sozialprestige und die Möglichkeit der Macht- ausübung gewährten. Bereits im ersten Stimmungsbericht heißt es: »Von alten Pgg. wird immer wieder darauf hingewiesen, dass in staatlichen Betrieben noch ehemals eingefleischte Marxisten fest im Sattel sitzen, während noch viele Kämpfer unserer Bewegung ohne Stellung sind.« In Bezug auf den öffentlichen Dienst kam es auch NS-intern zu Rivalitäten, wobei sich die Politische Organisation (P.O.) gegenüber den Wehrverbänden benachteiligt fühlte. So monierte der Stimmungsbericht für Mai 1934, daß durch die Stellenausschreibungstexte des Senats die Langzeitarbeitslosen aus den Wehrverbänden gegenüber denen aus der Politischen Organisation bevorzugt würden. Geradezu flehentlich heißt es dann: »Ist es nicht möglich, die Behörden zu veranlassen, ausser den angeführten Gliederungen die P.O. anzuführen? Alle Gliederungen der N.S.D.A.P. tun ihren Dienst am Vaterland und Volk, auch die P.O. Sie ist ebenfalls unermüdlich tätig zur Erreichung des gesteckten Zieles.« Der befürchtete Bedeutungsverlust der Parteiorganisation gegenüber anderen Machträgern des Regimes findet seine Fortsetzung in der folgenden Aussage, »dass so wenig brauchbare Leute zur P.O. gehen«, denn die Mitgliedschaft in »der SS, SA usw. ... scheint Arbeit zu bedeuten, dagegen Mitgliedschaft der P.O. nicht«.²²

Selbst in der Stabilisierungsphase des Regimes hörten Klagen vorstehender Art nicht auf. Im Stimmungsbericht für November 1937 wird allgemein die berufliche Benachteiligung »viele(r) Vg., Pg., SA-Männer usw.« bedauert, denen wegen »ihres fast täglichen Einsatz(es) für die Bewegung« keine Zeit bleibe, »sich beruflich weiterzubilden«. Personen dagegen, »welche die (sic!) Bewegung interesselos oder sogar noch ablehnend gegenüberstehen und sich selbst nirgends betätigen«, könnten sich aufgrund der ihnen zur Verfügung stehenden größeren Freizeit entsprechend qualifizieren. »Beim Staat als auch in anderen privaten Betrieben werden diese Vg. bei Besetzung besser bezahlter Stellen gerne berücksichtigt.« Den Parteigenossen würde »dann meistens untergeordnete Arbeit angewiesen.« Überhaupt hätten es Arbeitnehmer, »welche den ›Deutschen Gruß‹ anwenden und auch ihre Mitgliedschaft zur

»nicht zutreffend« beschrieben worden sei, da »die Deutschnationalen ... stets auf unserer Seite« standen.

21 Ebd., Kreispropagandaleitung an Reg. Bgm., 6. 7. 1936.

22 Ebd., Kreispropagandaleitung an Reg. Bgm., 13. 4. 1934 und 26. 6. 1934.

NSDAP nicht leugnen« in den Betrieben bei den »anders eingestellten Abteilungsleitern« und »ablehnend eingestellten Meistern« nicht leicht und würden bevorzugt gekündigt, wenn sich nicht die Betriebszellenobmänner für sie verwenden würden.²³

Die Bremer Mitglieder der NSDAP als diskriminierte Minderheit in den Behörden und Betrieben – und das im Jahre 1937! Auf den ersten Blick wirkt diese Behauptung absurd. Aber wenn man den kleinbürgerlich-proletarischen Hintergrund des Mitgliederstammes der Partei betrachtet und gleichzeitig bedenkt, daß im hanseatischen Bürgertum gerade gegenüber diesem Milieu starke habituelle Reserven bestanden – und außerdem in Erwägung zieht, daß in den Betrieben weiterhin informelle Strukturen der Arbeiterparteien existierten – so mögen die obigen Ausführungen bei aller Übertreibung doch eine gewisse Plausibilität gewinnen. Auch in Nazi-Deutschland benötigten die Verwaltung und die Industrie erst einmal qualifiziertes Personal, und eine »stramme« Gesinnung konnte eventuell vorhandene fachliche Defizite nicht ersetzen. Der Bewegungsenthusiasmus der »Kampfzeit« mit seinem unreal-utopischen Ziel einer glaubensstarken »Volksgemeinschaft« fand in der Regimephase seine Grenze in den Erfordernissen einer effektiven Verwaltung und einer qualifizierten Rüstungsproduktion.

Im Bereich der antisemitischen Hetze wird in der vorliegenden Literatur darauf hingewiesen, daß es in Bremen »vor allem die kleinbürgerliche Basis der Nationalsozialisten« war, »die auf radikale Maßnahmen gegenüber den jüdischen Mitbürgern drängte«. Auf der Grundlage der Stimmungsberichte kommt sie zu dem Schluß, »daß antijüdische Maßnahmen keineswegs stets von oben kamen, sondern bisweilen von unteren Parteigliederungen oder sogar einfachen ›Volksgenossen‹ gefordert wurden«.²⁴ Es war der kleinbürgerliche »Radauantisemitismus«, der sich hier zu Wort meldete. Dieser bildete seit dem zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts im Deutschen Reich ein selbständiges Element innerhalb absteigender oder sich bedroht fühlender Mittelschichten. In der krisenhaften Weimarer Zeit erhielt er Massenzulauf durch die infolge des Ersten Weltkrieges orientierungsmäßig entwurzelten und ökonomisch geschädigten Bevölkerungskreise. Der auf Pöbelinstinkte beruhende »Radauantisemitismus« ist dabei von den pseudointellektuellen völkischen Spekulationen zu scheiden, wie sie sich in der Nachfolge von Literaten wie Paul de Lagarde und Julius Langbehn im Umkreis der »Konservativen Revolution« entfalteten. Die NSDAP bildete an dieser Stelle lediglich den Katalysator, wo sich der »Radauantisemitismus« des unteren Mittelstandes

23 StAB (wie Anm. 1), Bd. 12. Kreispropagandaamt an Reg. Bgm., 9.11.1937 (Eingangsstempel 11.12.1937).

24 MarBolek/Ott (wie Anm. 5), S. 144 und 175 f.; ebd. auch Beispiele über entsprechende Forderungen der »Basis« nach einem Badeverbot für Juden in öffentlichen Bädern, die Trennung »arischer« von »nichtarischen« Schülern in den Schulen und die Einebnung des jüdischen Friedhofes nach der Reichspogromnacht vom 9.11.1938, da »die Judenfrage sehr schnell einer weiteren radikalen Lösung« zugehe. Vgl. StAB (wie Anm. 1), Bd. 1, 3, 11 a und 24.

mit dem völkischen Pseudointellektualismus verband, welche dann gemeinsam die grausame Dynamik entwickelten, die in Auschwitz endete.

In den 30er Jahren – genauer gesagt vom April 1933 bis zur Reichspogromnacht vom 9.11.1938 – bemühte sich das Regime, aus außen- und wirtschaftspolitischen Gründen die antisemitischen Bestrebungen der Partei legalistisch zu kanalisieren. Dies führte allgemein auf Reichsebene zu heftigen örtlichen Reaktionen unterer NS-Chargen nebst der damit verbundenen pogromartigen Ausschreitungen. »1935 errichteten lokale NS-Exponenten an Ortseingängen Tafeln mit Aufschriften wie ›Der Vater der Juden ist der Teufel‹, ›Juden betreten den Ort auf eigene Gefahr‹, ›Vor Juden und Taschendieben wird gewarnt‹«. Auch der Ruf nach der »Todesstrafe für Rassenschänder« wurde laut. Obwohl Rudolf Heß beteuerte, »die Partei habe ihre ›grundsätzliche Einstellung zur Judenfrage nicht geändert‹«, und der Reichsinnenminister Frick versprach, die »›Judenfrage‹« »›langsam aber sicher auf vollkommen legalem Wege zu lösen‹«, rumorte es weiter in der Partei. »Warum drängten die Eiferer? Die Partei war in einer Art Bringschuld gegenüber ihren Anhängern. Die nationalsozialistische Revolution auf gesellschaftlichem und rechtspolitischem Gebiet war ausgeblieben, den radikalen Flügel der Partei hatte man im Juni 1934 weggeschossen. Für die versprochene aber ausgebliebene Erneuerung mußte sie einen Ersatz bieten und fand ihn – zu verschiedenen Zeiten des Regimes – in Kampagnen gegen die Juden, die durch die Nazi-ideologie längst zum Hauptfeind gemacht worden waren.«²⁵ So sind die »Nürnberger Gesetze« von 1935 zu diesem Zeitpunkt hauptsächlich als Konzessionen gegenüber dem Drängen der radikalen NSDAP-Basis zu begreifen.

Das Drängen der NS-Basis auf scharfe antijüdische Maßnahmen und das dagegen eher hinhaltende Agieren der staatlichen Stellen spiegelt sich auch in Bremen wider. Für den »Radauantisemitismus« der oben beschriebenen »Eiferer« ist die folgende Diktion aus dem Stimmungsbericht für November 1936 typisch: »Die Juden werden wieder frech. ... Es wird den Volksgenossen zugemutet, gemeinsam mit Juden im Dampfbad zu baden. Ein Parteigenosse will das Hansa-Bad fluchtartig verlassen haben, als er bemerkte, daß er mit dem Juden Bamberger zusammen war. Juden-Frauen sollen sich von 9 – 2 Uhr nachm. im Dampfbad aufhalten und den Volksgenossen dadurch das Baden vereiteln oder verhindern. Die Parteigenossen fordern, daß in Bremen, wie in allen anderen Städten, Schilder angebracht werden ›Juden Zutritt verboten‹. Das sollte in städtischen Bädern selbstverständlich sein.«²⁶ Ähnlich gelagert war eine Meldung zum »Problem ›Juden im Krankenhaus‹« vom Februar 1939, wo mitgeteilt wurde, daß sich »Patienten weigerten, mit Juden zusammen auf einem Zimmer zu liegen«. Allerdings »entstanden unter dem Personal Meinungsverschiedenheiten« – es regte sich hier also Widerstand –

25 Ino Arndt, Antisemitismus und Judenverfolgung, in: Broszat/Möller (wie Anm. 3), S. 216 f.

26 StAB (wie Anm. 1), Bd. 1. Kreispropagandaleitung an Reg. Bgm., 10.12.1936.

und der Berichtstatter vermerkt mißbilligend: »Die Meinung eines Blockleiters und eines SA-Mannes (Patienten) wurden zu wenig beachtet.«²⁷ Bedeutsam an diesem Vorfall ist, daß offensichtlich auch nach der Reichspogromnacht und der damit verbundenen Verschärfung der Judenverfolgung noch Zeichen von menschlichem Anstand möglich waren.

Eine Mischung aus gesinnungstüchtiger Wichtigtuerei und Freude am Denunzieren demonstrierte ein Gast des Bremer Ratskellers. Dieser hatte mit dem dortigen Geschäftsführer Seidel »häufigere Gespräche ... geführt« und dabei diesen aufgefordert, »am Eingang des Lokales ein Schild mit der Aufschrift »Juden unerwünscht« anzubringen. Seidel weigerte sich mit dem Hinweis, daß »Bremen mit seinem internationalen Verkehr sich so etwas nicht erlauben (könne) ...« Maliziös fügte der Denunziant »zum besonderen Verständnis« hinzu: »Vg. Seidel ist katholisch und grüsst seine Gäste mit erhobener Rechte und bietet dann die Tageszeit.«²⁸

Kleinbürgerlich-antisemitische Stimmungen regten sich auch, als 1937 die Auswahl der »Siedler« für die »Volkswohnungen« am Lehester Deich anstand. Es meldete sich dort der auch heute nicht ungewöhnliche Protest der Anwohner gegen den Zuzug sozial schwacher Bürger, der sich denn auch im Stimmungsbericht für Mai 1937 niederschlug. »Bei der Auslese der Siedler ist es vorgekommen, dass ein Halbjude, Asoziale und Eltern, deren Kinder Hilfsschüler sind, als Bewerber für die neue Siedlung nicht zurückgewiesen wurde (sic!).« Bezeichnend ist der soziale Kontext, in den ein Halbjude allein aufgrund seiner Abstammung eingeordnet wurde. Mit auch heute durchaus einsichtigen Formulierungen verteidigte der zuständige Senator sein städtebaupolitisches Anliegen, das der Beseitigung von »Baracken, Kellerwohnungen [und] Elendsquartieren« diene. Allerdings zollte er den antisemitischen Ressentiments in

27 StAB (wie Anm. 1), Bd. 26. Kreispropagandaleitung an Reg. Bgm., 7. 2. 1939 – Diese Mitteilung wurde mit der Anfrage zurückgereicht, »um welches Krankenhaus und nach Möglichkeit auch um welche Abteilung es sich handelt« (ebd). Eine Antwort erfolgte nach Aktenlage nicht.

28 StAB (wie Anm. 1), Bd. 17. Kreispropagandaamt an Reg. Bgm., 6. 5. 1938, mit dem handschriftlichen Vermerk »Der Geschäftsführer Seidel ist vor einigen Monaten ausgeschieden«. – Dortselbst auch zwei mehrseitige Schreiben eines von der Geschäftsleitung des Ratskeller gekündigten Kellners an die Deutsche Arbeitsfront (DAF), der im Rahmen eines Arbeitskonfliktes seinen ehemaligen Chef übel denunzierte. Neben Alkoholismusvorwürfen wird anhand angeblicher mündlicher Bemerkungen eine mangelhafte nationalsozialistische Gesinnung angegeben. »Als vor etwa einem Jahr Kamerad [handschriftlich hinzugefügt: SA-Mann] M... zu Herrn Seidel sagte: Sie sind auch kein Nationalsozialist, gab Herr Seidel zur Antwort: Ich grüße nur des Geschäftes wegen. Zu ungefähr derselben Zeit wurde Herr Seidel von Kamerad M... beobachtet, wie er dem Juden Fürst, der im Keller bekannt ist, mit abgewinkeltem erhobenen Arm entgegentrat, worauf der Jude sagte: Das lassen Sie man, Herr Seidel, wir kennen uns ja, worauf ein lächelndes Händeschütteln folgte.« Es ist bezeichnend, daß ganz banale Arbeitskonflikte in den Akten der Senatsregistratur auftauchen, wenn sie nur entsprechend politisch aufgeladen waren.

den Beschwerden vollen Tribut. »Leider war nicht bekannt, dass der Vater des nachträglich ausgewählten Bewerbers Walter R... ein Jude, während die Mutter arisch ist. ... Diese Feststellungen sind nachträglich von der Gewoba gemacht worden. Die Gewoba hat deshalb bereits gegen R... ein Räumungsurteil erwirkt.« Wenn im Verlauf des senatorischen Schreibens zustimmungsheischend geltend gemacht wurde, »dass die Familien, die bisher im tiefsten Elend hausen mussten, nunmehr durch die Zuweisung einer gesunden Wohnung die Segnungen des Dritten Reiches« erfahren würden, so waren selbstverständlich »Nichtarier« und Halbjuden als außerhalb der »Volksgemeinschaft« stehend hiervon ausgeschlossen.²⁹

Neben den mehr ideologisch und symbolisch motivierten Bestrebungen verfügte der kleinbürgerliche »Radauantisemitismus« aber auch über handfeste ökonomische Gründe, die die Ausschaltung der jüdischen Konkurrenz zum Ziele hatte. Im Kampf des Einzelhandels gegen die großen Warenhäuser fanden Ideologie und ökonomisches Interesse ihren gemeinsamen Nenner, zumal diese Geschäfte großenteils in jüdischem Besitz waren. »Besonders das gerade von Arbeitern häufig besuchte Kaufhaus Julius Bamberger in der Obernstraße war Ziel dieser Angriffe, die schließlich auch zum Erfolg führten.«³⁰ Es lag nahe, daß nicht nur die Arbeiter, sondern auch die Fürsorgeempfänger in den Kaufhäusern ihren Bedarf deckten, da die Waren dort erschwinglicher als anderswo waren. Hier setzte der Druck der NSDAP sowohl als antisemitische Gesinnungswächterin als auch als Vertreterin mittelständischer Einzelhandelsinteressen ein. Im Stimmungsbericht für November 1935 wurde gefordert, daß »Volksgenossen, welche vom Fürsorgeamt Bargeld ausgezahlt bekommen, ... einen Revers unterschreiben [sollten], dass sie sich verpflichten, die ihnen durch das Fürsorgeamt ausgezahlten Gelder nicht in jüdische Geschäfte oder Warenhäuser zu bringen, widrigenfalls ihnen die Unterstützung entzogen würde«. Diesem Petitum wollte dann der Senat zu diesem Zeitpunkt doch nicht folgen. Er stellte in seiner Antwort fest, »daß nach dem bestehenden Fürsorgerecht die Unterstützung bedürftiger Volksgenossen von einer solchen Bedingung nicht abhängig gemacht werden kann ...« Er würde es zwar »selbstverständlich begrüßen, wenn die vom Fürsorgeamt Betreuten die jüdischen Geschäfte meiden würden, zumal es bekannt ist, daß gerade diese Kreise zum großen Teil Kaufhäuser wie Bamberger usw. bevorzugen«. Dies müsse aber auf Reichsebene geregelt werden, »da man eine örtliche Maßnahme gegebenenfalls als Einzelaktion auslegen könnte«.³¹ So konnte man natürlich auch ein für die NS-Basis wichtiges Anliegen erst einmal abwimmeln.

29 StAB (wie Anm. 1), Bd. 6. Kreispropagandaleitung an Reg. Bgm., 9. 6. 1937; Senator für Arbeit, Technik und Wohlfahrt an Reg. Bgm., 24. 7. 1937.

30 MarBolek/Ott (wie Anm. 5), S. 144; zu Julius Bamberger vgl. jetzt auch: Günther Rohdenburg, »Das war das neue Leben«. Leben und Wirken des jüdischen Kaufhausbesitzers Julius Bamberger und seiner Familie, Bremen 1999 (Kleine Schriften des Staatsarchivs Bremen, Heft 29), hier v. a. S. 81-100.

31 StAB (wie Anm. 1), Bd. 1. Kreispropagandaleitung an Reg. Bgm., 14. 12. 1935; Reg. Bgm. an Kreisleitung, 20. 12. 1935.

Einen Stein des Anstoßes auf Parteiebene bildete im Mai 1938 die jüdische Betätigung im Altwarenhandel. »Es geht ja soweit, dass unbescholtene Männer besten Charakters manchen Betrieb auch aus wichtigen Gründen nicht betreten dürfen, während der Jude als Althändler auf den Fabrikhöfen usw. herumspaziert.« In seiner Antwort verwies der Senat wiederum auf die Reichsebene, wo das Wirtschaftsministerium »in den letzten Monaten im Einvernehmen mit der Partei Schritte unternommen« habe, um »die Juden aus dem Altwarenhandel herauszudrängen«. Einige »Arisierungen« seien in diesem Bereich bereits erfolgt, und andere Maßnahmen, wie die Kürzung der Kontingente für jüdische Unternehmen, seien in Vorbereitung, »so dass damit zu rechnen ist, dass in absehbarer Zeit die jüdischen Firmen verschwinden oder umgewandelt werden«. Allerdings – so heißt es einschränkend – »scheint der Reichswirtschaftsminister in dieser Frage nur langsam vorzugehen.«³² Auch hier zeigte sich die Tendenz des Senats, bei grundsätzlicher Zustimmung unter Hinweis auf übergeordnete Instanzen ein eigenes Tätigwerden zunächst zu unterlassen.

Legalistisches Ausweichen verbunden mit dem Hinweis auf die Zuständigkeit von Reichsstellen kennzeichnete eine weitere Reaktion des Senats auf einen mittelständisch inspirierten Stimmungsbericht der NS-Basis aus dem Jahre 1938. Hier beschwerte sich die Partei darüber, daß »leider ... immer wieder in zahlreichen Fällen« der Einkauf von »Volksgenossen« bei Juden beobachtet würde, wobei der Bericht die jüdischen Geschäfte gleich namentlich aufführte. Aus diesem Grunde sei »die kürzlich erlassene Verordnung der Reichsregierung zur weiteren Eindämmung des jüdischen Einflusses und zur Kenntlichmachung der jüdischen Geschäfte nach dem Vorbild in Österreich ... zu begrüßen«. Anschließend wurde kritisiert, »dass man gerade hier in Bremen gegenüber den Juden so ausserordentlich rücksichtsvoll« sei, um dann kategorisch zu fordern: »Notwendig ist, dass nunmehr auch hier in Bremen möglichst bald die jüdischen Geschäfte als solche einwandfrei für jeden Volksgenossen kenntlich gemacht werden.« Nachdem schon die Innere Verwaltung in einem Randvermerk die Existenz einer entsprechenden »Verordnung der Reichsregierung« bestritten hatte, wies der Senat die Partei darauf hin, daß zwar nach dem »Reichsbürgergesetz« vom 14. 6. 1938 ein Verzeichnis jüdischer Gewerbetreibender beim Polizeipräsidenten zur Einsicht für jedermann bereit liege, und der Reichswirtschaftsminister ermächtigt sei, von »einem bestimmten Zeitpunkt ab« ihre Kenntlichmachung zu verfügen, dieser aber »von dieser Ermächtigung bislang keinen Gebrauch gemacht« habe. »Es würde danach gesetzlich nicht zulässig sein, schon jetzt von den jüdischen Gewerbetrieben eine besondere Kenntlichmachung zu verlangen.«³³ Diese fast »rechtsstaatliche« Argumentation innerhalb eines verwerflichen Normengefüges war typisch für den Gegensatz zwischen einer an rationalen Regeln orientierten Behörde und dem diffusen Drängen einer emotional aufgeheizten Basisbewegung.

32 StAB (wie Anm. 1), Bd. 17. Kreispropagandaamt an Reg. Bgm., 7. 5. 1938; Sen. f. Arbeit und Technik an Reg. Bgm., 14. 6. 1938.

33 StAB (wie Anm. 1), Bd. 20. Kreispropagandaamt an Reg. Bgm., 5. 8. 1938; Reg. Bgm. an Kreispropagandaamt, 12. 8. 1938.

Mit der Hinhaltetaktik des Senats und seinem legalistischen »Versteckspielen« gegenüber dem Drängen der NS-Basis war es allerdings vorbei, als die Reichspogromnacht vom 9. November 1938 einen grundsätzlichen Kurswechsel auf Reichsebene in der »Judenfrage« einleitete. Die auch in Bremen stattfindenden Ausschreitungen, Verwüstungen und Morde dieser Nacht wurden vom Regierenden Bürgermeister Böhmcker in seiner Eigenschaft als SA-Führer höchstpersönlich von München aus telefonisch angeordnet.³⁴ Bezeichnenderweise findet die Reichspogromnacht in den Stimmungsberichten der NSDAP keinerlei Widerhall. Es ist lediglich zu bemerken, daß der antisemitische Druck auf den Senat schlagartig nachließ. Die Pöbelinstinkte waren befriedigt – und Bürgermeister Böhmcker als Chef des Senats hatte bewiesen, daß sich die Partei am Ende in der »Judenfrage« auf ihn verlassen konnte.

In einem besonderen Fall war der antisemitische Druck der Partei nicht frei von tragikomischen Zügen und enthüllte unfreiwillig die ganze Absurdität der Rassenideologie. In der »Kampfzeit« hatte ein gewisser Hanskarl v. Sichart (Sichart v. Sichartshoff) einen bedeutenden Anteil am Aufbau der »Bremer Nationalsozialistischen Zeitung« (BNZ) und der damit verbundenen Medienpräsenz der Partei in der Stadt. Er spielte außerdem bei den Vorgängen auf dem Domshof im Zuge der Bremer Machtergreifung eine wichtige agitatorische Rolle. Die Bremer NSDAP hatte v. Sichart also viel zu verdanken.³⁵ Aber Undank ist der Welt Lohn – vor allem wenn herausgefunden wird, daß da eine jüdische Urgroßmutter existiert. Dieser rassistische Makel führte schließlich im Juli 1933 zu v. Sicharts Austritt aus der Partei.

Am 21. August 1938 entdeckte nun in einer Kleinstmeldung der »Bremer Zeitung« unter dem Titel »Eignungsprüfung für den Bühnenberuf« ein über-eifriger Parteigenosse die Nachricht, daß für einen dazu vorbereitenden Kursus ein Herr v. Sichart über »Kunstgeschichte und nationalsozialistische Fragen« referieren würde. Prompt landete der Zeitungsausschnitt bei der Kreispropagandaleitung, die diesen mit dem Vermerk »es ist doch bekannt, dass v. S. Halbjude ist« dem Senat zuleitete. Dieser ging zunächst daran, die Abstammungsverhältnisse des Denunzierten intern genauer zu prüfen. »M. E. ist er keineswegs Halbjude, sondern nach den Nürnberger Gesetzen sicherlich Reichsbürger«, so Bürgermeister Böhmcker in seiner ersten Reaktion. Hieran anschließend war dann zu entscheiden, ob v. Sichart trotz der vorhandenen »rassistischen« Belastung »auf Grund seiner Verdienste in der Bewegung vor der Machtübernahme ... geeignet ist, in dem erwähnten Kursus über nationalsozialistische Fragen zu unterrichten«? Der mit der Klärung beauftragte Bildungssenator wandte sich an den Intendanten des Bremer Staatstheaters, der v. Sichart anhören sollte. Dieser gab zu, daß er eine jüdische Urgroßmutter habe, was der Familie aber vor 1933 nicht bekannt gewesen sei. Dafür konnte er allerdings hohe Fürsprache ins Feld führen. »Von Sichart weist an

34 Vgl. Marbolek/Ott (wie Anm. 5), S. 340; Schwarzwälder (wie Anm. 5), Bd. IV, S. 314 - 320 mit eingehenden Detailschilderungen.

35 Vgl. Inge Oberdieck (wie Anm. 4), S. 17ff.; Herbert Schwarzwälder, Die Machtergreifung der NSDAP in Bremen 1933, Bremen 1966, S. 79.

ihn gerichtete, eigenhändig gezeichnete Schreiben vom Stellvertreter des Führers und vom Reichspressechef Dr. Dietrich vor, in denen beide sich in wärmster Weise für ihn einsetzen und seine Verdienste um die Partei bestätigen.« Nach Erhalt dieser Nachricht und wohl zusätzlichen mündlichen Informationen beruhigte die senatorische Behörde den Bürgermeister mit dem Hinweis, daß der erwähnte Kursus keine »weltanschaulichen Fragen« behandle, sondern nur »geschichtliche Dinge des Nationalsozialismus« zum Inhalt habe, wofür »Herr von Sichart wohl geeignet« sei. Einschränkend fügte sie hinzu, sie »halte es aber nicht für besonders glücklich und taktisch auch nicht für richtig, wenn er diesen Kursus leitet, zumal doch allgemein bekannt ist, daß er wegen seiner Abstammung von einer jüdischen Urgroßmutter aus der Partei ausscheiden mußte.« Im Rathaus sah man dagegen die Angelegenheit nicht so skrupelhaft und wollte sie zum Abschluß bringen, bevor sie endgültig possenhafte Züge annahm. Der Regierende Bürgermeister Böhmcker ließ der NS-Kreisleitung mitteilen, daß v. Sichart »nicht Halbjude, sondern einen jüdischen Urgroßelternteil hat, danach also lediglich 1/8-Jude« sei. »Auf Grund seines Einsatzes für die Bewegung in den Jahren 1930 – 33 und seiner trotz der Abstammung einwandfreien nationalsozialistischen Gesinnung habe ich keine Bedenken, den Kursus weiterhin von Herrn v. Sichart durchführen zu lassen.« So konnte sich ein früher führender Bremer NS-Funktionär dann doch noch aus den Fallstricken befreien, die er sich durch sein Engagement in der »Kampfzeit« selbst gelegt hatte.³⁶

Die NSDAP war und blieb – trotz der massenhaften Zugänge auch aus dem gehobenen Bürgertum nach 1930 – im Kern eine Partei des unteren Mittelstands, in der vor allem in der »Kampfzeit« und in den ersten Jahren der Regimephase kleine Gewerbetreibende sowie untere und mittlere Angestellte dominierten. In der »überwiegend unter-mittelständischen Binnenstruktur der Partei« schaffte es »die zahlenmäßige Überlegenheit der kleinbürgerlichen Pgs., jene Neuankömmlinge aus dem gehobenen Bürgertum, darunter viele ›Septemberlinge‹ nach den Wahlen von 1930, praktisch an die Wand [zu] drücken«.³⁷ Der untermittelständische Charakter kennzeichnete die Partei besonders in Bremen, wo sie vor 1933 trotz ihrer großbürgerlichen Aushängeschilder keinen bedeutsamen Einbruch ins hanseatische Bürgertum erreichen konnte. Dies wußte sich zwar nach der Machtergreifung zu arrangieren, wahrte jedoch ansonsten seine Interessen. »Insbesondere die dominierenden Gruppen, vor allem aber die Kaufmannschaft, blieben trotz partieller Zustimmung und Unterstützung auf Distanz. Die Gründe hierfür lagen weniger in divergierenden Vorstellungen im wirtschafts- und handelspolitischem Bereich, sondern

36 StAB (wie Anm. 1), Bd. 21. Kreispropagandaamt an Reg. Bgm., 16. 9. 1938 mit Vermerk für den Sen. f. Bildung vom 19. 9. 1938; Intendant des Bremer Staatstheaters an Sen. f. Bildung, 28. 9. 1938; Sen. f. Bildung an Reg. Bgm., 11. 10. 1938; Reg. Bgm. an NS-Kreisleitung, 15. 10. 1939.

37 Michael H. Kater, Sozialer Wandel in der NSDAP im Zuge der nationalsozialistischen Machtergreifung, in: Wolfgang Schieder (Hg.), Faschismus als soziale Bewegung, Deutschland und Italien im Vergleich, Hamburg 1976, S. 35 f.

eher in einem ständischen Dünkel, mit dem die ›gute Gesellschaft‹ Bremens auf die ›Proleten‹ der NSDAP herabblickte.«³⁸

Das Kleingewerbe als bedeutender Teil der nationalsozialistischen Massenbasis während der späten »Kampfzeit« empfand sich seit dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts in einer subjektiv als schwierig empfundenen Situation, die sich in den 30er Jahren zur »Panik im Mittelstand« (Theodor Geiger) ausweitete. Eingezwängt zwischen organisierter Arbeiterschaft auf der einen und den Großunternehmen sowie Banken auf der anderen Seite – der »roten« und der »goldenen Internationalen« – sah es sich selbst als das eigentliche Zentrum der Gesellschaft und als Keimzelle einer virtuellen Volksgemeinschaft. Sozialprotektionistische Maßnahmen sollten ihm Schutz vor den Folgen der Gewerbefreiheit gewähren. Der Parlamentarismus wurde als »liberalistisches« staatsrechtliches Äquivalent einer auf Wettbewerb beruhenden Wirtschaftsordnung abgelehnt. Stattdessen sollte die Gesamtgesellschaft auf der Grundlage von Zwangsmitgliedschaften in Berufskartellen korporativ geordnet und ständestaatlich-autoritär regiert werden.³⁹

In den 20er Jahren hatte es die NSDAP aufgrund ihrer »sozialistischen« Terminologie zunächst nicht leicht, in Handwerkerkreisen auf breite Zustimmung zu stoßen. Hier wählte man vorrangig deutschnational. »Am leichtesten hatte es die NSDAP mit den Kleinhändlern. In dieser Schicht waren antisemitische Ressentiments besonders verbreitet; ihr Haß auf die großkapitalistischen Warenhäuser bot einen willkommenen Resonanzboden für die Parolen der Nationalsozialisten. Seit 1927 begann die NSDAP, ›Aufklärungsfeldzüge‹ gegen die Warenhäuser durchzuführen, die sie als Ausdruck ›unersättlicher jüdischer Machtgier‹ bezeichnete.«⁴⁰ Beginnend mit dem Jahre 1930 schwenkte dann auch die Mehrheit des restlichen gewerblichen Mittelstands mitsamt seinen Interessenorganisationen zur NSDAP hinüber – und so begann hier bereits vor der »Machtergreifung« die »antizipierte Gleichschaltung«.⁴¹

Nach dem 30. Januar 1933 glaubte der gewerbliche Mittelstand, nun sei seine große Stunde gekommen. Dies war jedoch ein Irrtum. Die Nationalsozialisten befanden sich in einem Bündnis mit den alten Eliten, die dem Mittelstandsradikalismus allenfalls eine propagandistisch-funktionale Rolle zumaßen. Darüberhinaus war es schlicht anachronistisch, die geplante gigantische Aufrüstung zur Eroberung von »Lebensraum« auf der Grundlage einer vormoderne mittelständisch-agrarischen Wirtschaftsweise sicherzustellen. Außerdem war das Regime gerade in seiner Anfangszeit mit dem Problem der Massenarbeitslosigkeit konfrontiert, dessen Lösung aus herrschaftslegitimatorischen

38 Marßolek/Ott (wie Anm. 5), S. 143.

39 Vgl. Heinrich August Winkler, *Mittelstand, Demokratie und Nationalsozialismus. Die politische Entwicklung von Handwerk und Kleinhandel in der Weimarer Republik*, Köln 1972, S. 111-120.

40 Ebd., S. 165.

41 Ebd., S. 166-182.

Gründen vordringlich war. Die berufsständischen Pläne verschwanden daher sehr schnell in der Versenkung. Zusätzlich entstand den Mittelständlern in der Deutschen Arbeitsfront ein regimeinterner Konkurrent. Der Führer dieser Organisation, Robert Ley, sah z.B. in den bisher so gehätschelten Handwerkerinnungen nur ein »Sammelbecken aller reaktionärer Gegner« und »nichts weiter als Meckerer- und Nörglervereine«. Zwar billigte das Regime dem Einzelhandel eine allgemeine Einrichtungssperre zu und verbot den Warenhäusern die Erweiterung ihrer Geschäftsräume, auch erhielt das Handwerk endlich die von ihm schon seit Jahrzehnten geforderte Einführung des »Großen Befähigungsnachweises« als zünftlerisches Zugeständnis – aber ansonsten mußte der gewerbliche Mittelstand schon bald erfahren, daß seine vorrangigen Ziele nicht in jedem Fall mit denen des Regimes übereinstimmten⁴².

Die zunächst hochgespannten Erwartungen des Kleingewerbes, ihre schließliche Begrenzung und die darob entstandenen Enttäuschungen spiegeln sich teilweise in den hiesigen Stimmungsberichten der NS-Kreispropagandaleitung, aber vor allem in den Akten des »Kampfbund des gewerblichen Mittelstandes« (später NS-Hago), wider. Gleich zu Beginn der Regimephase kam es zu einem Konflikt des Senats mit dem Verein Bremer Kohlenhändler, der unter Vorspiegelung eines Kampfes »gegen Unreellität und Unsauberkeit« und gegen »marxistische Bestrebungen« ein Handelsmonopol für seine Produkte anstrebte⁴³. Bereits am 10. Mai 1933 beschwerte sich Senator Haltermann gegenüber dem Verein über Preismanipulationen beim Koks, wo »ganz offenbar ... den Verbrauchern ein falsches Bild über die Preisbildung für Gaskoks« vermittelt werden solle. Er sah hierin »einen weiteren unfreundlichen Akt in der Angelegenheit des Gaskoksvertriebes«, worüber er »keinerlei weitere Verhandlungen« mehr zu führen gedachte⁴⁴.

Im selben Monat versuchte der Kohlenhändlerverein durch die Verteilung einer »roten Kohlenhändlerkarte« und mit dem Hinweis, daß »nur derjenige, der im Besitz einer Kohlenhändlerkarte ist, mit Brennstoffen Handel treiben [kann]«, die außerhalb seines Verbandes stehenden Konkurrenten vom Markt zu drängen. Die Bremer Polizeidirektion lehnte diesen Versuch kategorisch ab. »Mit der beabsichtigten Regelung überschreitet der Verein Bremer Kohlenhändler bei der gegenwärtigen Rechtslage zweifellos seine Befugnisse.« Dieser sei »selbstverständlich nicht berechtigt ..., die Gewerbefreiheit für den Kohlenhandel außer Kraft zu setzen«. Insgesamt stellte die Polizeidirektion auch andernorts ein »anmaßendes Vorgehen der Berufsvereine« fest. Die inzwischen »gleichgeschaltete« Kleinhandelskammer trat in diesem Streit auf die Seite des Kohlenhändlervereins und verwahrte sich in einem Schreiben an den nationalsozialistischen »Kampfbund des gewerblichen Mittelstandes«

42 Heinrich August Winkler, Mittelstandsbewegung oder Volkspartei? Zur sozialen Basis der NSDAP, in: Schieder (wie Anm. 37), S. 104 - 111.

43 StAB 7,1066 - 98. Denkschrift des Vereins Bremer Kohlenhändler e.V. an die Kleinhandelskammer, April 1933 (Kopie für den »Kampfbund des gewerblichen Mittelstandes«).

44 Ebd., Sen. Haltermann an Verein Bremer Kohlenhändler (Kopie an den »Kampfbund des gewerblichen Mittelstandes«).

gegen die vorgebrachten Vorwürfe. Die von der Polizei inkriminierte Maßnahme sei auf Reichsebene »vom nationalsozialistischen Führer des Zentralverbandes Deutscher Kohlenhändler e.V.« angeordnet und allseits »stürmisch begrüßt« worden. »Sie allein [ist] dazu angetan, daß nun endlich einmal eine Bereinigung der Mißstände im Kohlenhandel möglich wird.« Es handele sich hier um »vorbereitende Arbeiten für den ständischen Aufbau der Wirtschaft, der in kurzer Zeit seine gesetzliche Verankerung erhalten wird.« Dieser »ständische Aufbau der deutschen Wirtschaft« würde »im Interesse des ganzen deutschen Volkes« liegen. »Er würde durch irgendwelche Maßnahmen der hiesigen Polizeibehörde nur gestört werden.« Die Polizeibehörde solle sich daher zurückhalten, um »eine Störung wertvoller und für die Zukunft außerordentlich bedeutungsvoller Arbeiten« zu vermeiden⁴⁵.

In dieser Korrespondenz aus der frühen Regimephase sah sich die Mittelstandsbewegung auf dem Höhepunkt ihrer Einflußmöglichkeiten und meinte, ihre Interessen unter Hinweis auf nationalsozialistische Versprechungen in der Kampfphase auch gegen staatliche Stellen durchsetzen zu können. Aber die hier zum Ausdruck kommende Zuversicht sollte bald einer herben Ernüchterung weichen. Schon im Juli 1933 verbot Rudolf Hess als »Stellvertreter des Führers« jede weitere Diskussion über korporative Pläne, und Otto Wilhelm Wagener als bisher zuständiger Referent in der Reichsleitung und Wirtschaftskommissar erhielt seine Entlassung. »Wenige Wochen nach der Machtergreifung war somit definitiv klargestellt, daß die gesellschaftspolitischen Blütenträume des gewerblichen Mittelstandes auch unter der Herrschaft des Nationalsozialismus nicht reifen würden.«⁴⁶

Aber auch nach dieser Entscheidung auf Reichsebene gab der Bremer Kohlenhandel noch keine Ruhe – und er fand in der örtlichen Partei einen beredten Fürsprecher. Da das städtische Gaswerk mit dem Kohlenhandel über den Abnahmepreis für den dort anfallenden Koks nicht einig wurde und das Lager inzwischen überquoll, entschied man sich schließlich, öffentlich Bedienstete direkt mit dem Brennstoff zu beliefern. Den hierdurch bei den Interessenten hervorgerufenen Unmut gab die Partei als »berechtigten Sturm der Entrüstung« weiter. Die Kreispropagandaleitung unterstellte in diesem Zusammenhang, »dass die betreffenden Unterorgane ihre vorgesetzten Stellen falsch unterrichtet haben, ihnen falsche Ratschläge erteilt haben, die man nicht im nationalsozialistischen Sinne ansehen kann«. Hier wurden also gleich »zwei Fliegen mit einer Klappe erschlagen«. Einmal konnte sich die Partei als plebiszitärer Anwalt angeblich diskriminierter Kleingewerbetreibender aufspielen, andererseits wurden die leitenden Beamten der senatorischen Behörde ins Zwielficht getaucht, denen man eh nicht die »richtige« Gesinnung zutraute⁴⁷.

45 Ebd., Polizeidirektion an den »Kampfbund für den gewerblichen Mittelstand«, 31. 5. 1933; Kleinhandelskammer an den »Kampfbund«, 10. 6. 1933.

46 Winkler (wie Anm. 42), S. 106.

47 StAB (wie Anm. 1), Bd. 1. Kreispropagandaleitung an Reg. Bgm., 26. 6. 1934.

Der zuständige Senator Heider – selbst ein »Alter Kämpfer« – reagierte auf die Eingabe der Partei ausgesprochen heftig und wies auf seine vergeblichen Verhandlungen mit dem Kohlenhändlerverein hin, der sich in der Preisfrage einfach stur gestellt habe. Es gehe nicht an, daß »Leute, die ihre egoistischen Interessen dauernd in den Vordergrund stellen, mir vorwerfen, es wären mir falsche Ratschläge erteilt« worden. »Typisch ist aber in diesem Falle, daß der Kohlenplatzhandel die nationalsozialistische Verbundenheit und den Grundsatz ›Gemeinnutz geht vor Eigennutz‹ bestimmt noch nicht begriffen hat.«⁴⁸

Der zuständige Senator einerseits und die den Kohlenhändlerverband stützende Partei andererseits beriefen sich also auf die gleichen nationalsozialistischen Grundsätze, was zeigt, wie dehnbar dieselben in der konkreten Anwendung waren. Gleichzeitig wurde aber auch deutlich, daß die staatlichen Stellen es durchaus verstanden, die nationalsozialistische Phraselogie auch gegen die Partei und gegen einstige treue Verbündete aus der »Kampfzeit« erfolgreich ins Feld zu führen.

Besonders groß waren in Anbetracht der Versprechungen der »Kampfzeit« die Enttäuschungen bei den kleinen Einzelhändlern. Ein breiter Strom von Klagen, Mahnungen und nur mühsam verdeckter Vorwürfe des Wortbruchs durchzieht die Akten des »Kampfbundes des gewerblichen Mittelstandes« und der daraus hervorgegangenen Nationalsozialistischen Handels- und Gewerbeorganisation (NS-HAGO). Neben den großen Warenhäusern waren es vor allem die Konsumvereine, durch die der Einzelhandel sich in seiner Existenz bedroht sah. Als im Frühjahr 1933 der Reichsstatthalter Röver eine Behinderung dieser Organisationen untersagte und ausdrücklich den öffentlich Bediensteten die weitere Mitgliedschaft erlaubte, regte sich sofort Protest. Der »Verein der Kolonialwarenhändler in Bremen e.V.« sah in Rövers Vorgehen einen Verstoß gegen nationalsozialistische Grundsätze und insistierte darauf, daß »die Auflösung der Konsumvereine Programmpunkt der N. S. D. A. P.« sei⁴⁹. Bei diesem Thema stieß man dann auch mit der Deutschen Arbeitsfront (DAF) zusammen, die die ehemals gewerkschaftlichen Konsumvereine in ihr Imperium einzugliedern trachtete. Die NS-HAGO in Bremen machte sich gegenüber der Gauleitung Weser-Ems zum Fürsprecher ihrer Klientel, wenn sie im Oktober 1933 feststellte, daß »die von Pg. Dr. Ley vorgeschlagene Art des Umbaues der Konsumvereine bei den interessierten Kreisen des Mittelstandes wenig Beifall [findet]«. In der vorgesehenen Zentralisierung des Einkaufs befürchtete man eine »Vorstufe der Verstaatlichung« desselben und beschwor die Wiederkunft der »Gefahren des von uns bekämpften Liberalismus«.⁵⁰ Aber auch Vertreter der Deutschen Arbeitsfront blieben den Einzelhändlern nichts schuldig, wenn sie sie verächtlich als »Heringsbändiger« bezeichneten, woran sich dann von den Betroffenen die larmoyante Klage anschloß, daß derartige Spottreden den »sozialen Frieden« und »die Volksgemeinschaftsidee« gefährdeten⁵¹.

48 Ebd., Sen. Heider an Reg. Bgm., 10. 7. 1934.

49 StAB (wie Anm. 44), Kolonialwarenhändlerverein an »Kampfbund für den gewerblichen Mittelstand«, 8. 6. 1933.

50 StAB 7,1066-133. NS-HAGO Bremen an Gauleitung, 5. 10. 1933.

51 Ebd., Monatsbericht der NS-HAGO Bremen für November 1934 an Gauleitung.

Die Berichte der NS-HAGO Bremen für das Jahr 1934 an die Gauleitung in Oldenburg spiegeln die ganze Frustration, Wut und Ohnmacht des kleinen Einzelhandels wider. Bedauernd wird festgestellt, daß »leider der ganzen wirtschaftlichen Lage entsprechend der Kampf gegen die Konsumvereine, überflüssige Genossenschaften und Warenhäuser etwas abgebremst werden [mußte]«. Diese Tatsache würde jedoch an der grundsätzlichen Haltung der Organisation nichts ändern. »Unser Kampf gegen die obigen Gruppen ergibt sich aus unserer Weltanschauung ... Die ganzen obigen von uns bekämpften Institutionen sind Folgen des Liberalismus und müssen aus diesem Grund bekämpft werden«. Die »Stimmung der mittleren und kleineren Betriebe« wurde als »außerordentlich gedrückt« geschildert. »Niedergeschlagenheit und Mutlosigkeit« mache sich breit. »In diesem Zusammenhang wird dann immer auf Punkt 16 unseres Programms hingewiesen«, und geradezu anklagend heißt es weiter, »daß es niemand mehr verstehe, dass im neuen Reich unerwünschte und in der 15jährigen Kampfzeit immer angegriffene Betriebsformen den höchsten Schutz der Partei genießen, kleine und kleinste selbständige Existenzen aber so langsam abgewürgt werden«. Das Programm aus der Frühzeit der NSDAP wurde auch jetzt noch für bare Münze genommen. »Wo soll der Glaube an die Unabänderlichkeit der 25 Punkte Adolf Hitlers bleiben«, wenn eine »bedeutende Persönlichkeit unseres heutigen Staates« wie der Hamburger Bürgermeister Krogmann öffentlich davon spreche, daß die Warenhäuser und Konsumvereine niemals beseitigt werden würden. »Hat der Führer ihn dazu ermächtigt?« Die Träger des Regimes würden sich angesichts des Beitrages des gewerblichen Mittelstands in der »Kampfzeit« als undankbar erweisen. »Zu wem kam vor der Machtergreifung denn die S.A., wenn für ihre Arbeitslosenküchen die Lebensmittel fehlten? Wer gab dann immer wieder 20, 30, 50 und 100 Pfund Erbsen, Bohnen, Reis usw. usw.? Waren das die Konsumvereine und Warenhäuser, oder waren es die Heringsbändiger? ... Die Winterhilfe, die Weihnachtsbescherung, der gesamte Wohlfahrtsapparat stürzt sich immer zuerst auf den Lebensmittelhandel und als einzige Gegenleistung erhält er dann Preisvorschriften mit Verdienstspannen, die zum Lachen reizen.«⁵²

Seltsamerweise fanden nach dem vergeblichen Einsatz für den Kohlenhandel solche Beschwerden kaum noch Eingang in die Stimmungsberichte der Kreispropagandaleitung an den Senat. Allenfalls beklagte man sich noch darüber, daß öffentlich Beschäftigte weiterhin in Warenhäusern und Konsumgenossenschaften einkaufen gingen⁵³. In offenem Kontrast zu den vorhergehend referierten mittelständischen Beschwerden steht dagegen ein Bericht aus dem Jahre 1936. Hier konstatierte man in der Bevölkerung eine steigende »Unzufriedenheit über die ständigen Preiserhöhungen«, woraus geschlußfolgert wurde, »dass die Überwachung der Lebensmittelpreise ausserordentlich

52 Ebd., Monatsberichte der NS-HAGO Bremen für März, Juli und November an Gauleitung.

53 StAB (wie Anm. 1), Bd. 1. Kreispropagandaleitung an Reg. Bgm., 19.1.1935 und 8.10.1935.

lasch gehandhabt wird«. Vielfach würden die Geschäftsleute bei Warenverknappung »die Kundschaft noch aufhetzen und derselben etwas vorstönen (sic!)«. Vor allem die Schlachtereien spielten eine unrühmliche Rolle. »Die Schlachtermeister müssen von ihren Innungen zwangsweise zusammengerufen werden, damit sie angehalten werden, einmal die Preise nicht zu überhöhen und zum anderen auf die Kunden beruhigend einzuwirken.«⁵⁴

In dieser Form hatte sich das Kleingewerbe in der »Kampfzeit« die »Volksgemeinschaft« als mittelständisches Utopia nicht vorgestellt. Das Regime griff zwar auch später gern auf den gerade hier virulenten »Radauantisemitismus« zurück und beteiligte ihn an den »Arisierungs«raubzügen. Aber zentrale Forderungen blieben unerfüllt und taugten später nicht einmal mehr dazu, den plebiszitären Druck der Partei auf die staatlichen Stellen zu unterfüttern. »Die Uhr der Mittelstandsideologen war bereits ein halbes Jahr nach der Macht ergreifung abgelaufen. Der Prozeß der »Normalisierung«, die präventive Abwehr einer »zweiten Revolution«, hatte sein erstes Opfer gefordert.«⁵⁵

Auch wenn die originäre Mittelstandsideologie als Integrationsmechanismus wegfiel, so teilte doch weiterhin die Mehrheit der einfachen Parteigenossen eine Vorstellung von »Volksgemeinschaft«, die – unter Ausschluß von politischen Gegnern, »asozialen Elementen« und »rassisch Unerwünschten« – auf einen dumpfen plebejischen Egalitarismus hinauslief. Dies war wohl – auf Bremen bezogen – auch ein Reflex auf die von dem hiesigen alteingesessenen Bürgertum gepflegte Distanz zur kleinbürgerlichen Prägung der Partei. Außerdem blieb die NSDAP als Organisation gegenüber dem Senat weitgehend einflußlos, was zu Minderwertigkeitskomplexen führte, die kompensiert sein wollten. Die plebejisch-egalitäre Grundstimmung und die anderwärts aufgestauten Gereiztheiten führten schließlich – zusammen mit einem in solchen Konflikten immer wichtigen Streit über Symbole – zu einer scharfen Auseinandersetzung zwischen Senat und Partei. Es muß dabei offen bleiben, wieweit in der NSDAP noch Vertreter des ehemaligen Strasser-Flügels aktiv waren, deren antibürgerliche Affekte hier eventuell einfließen und die dem Streit die klassenkämpferischen Untertöne verliehen⁵⁶.

Wenn eine vom populistischen Geist getragene Partei wie die NSDAP ehemals »verkrachte Existenzen« emporträgt, dann müssen diese sich aus dem Kreis der ihren besonders argwöhnisch beobachten lassen. So erging es auch dem im Herbst 1934 neu eingesetzten Regierenden Bürgermeister Otto Heider. Der vor 1933 beruflich gescheiterte »Alte Kämpfer« trat als Favorit Rövers die Nachfolge des im Dauerkonflikt mit Oldenburg gescheiterten Markert an, um

54 Ebd., Kreispropagandaleitung an Reg. Bgm., 10. 10. 1936.

55 Winkler (wie Anm. 39), S. 184.

56 Schwarzwälder (wie Anm. 5), Bd. IV, S. 144 spricht von einer gelegentlichen »Zusammenarbeit zwischen Linkssozialisten und linken Nationalsozialisten«, die er allerdings nicht genauer gewichtet. Er nennt hier den ehemaligen KPO-Mann August Hogrefe, der als NS-Überläufer nach 1933 als Vorsitzender der Arbeiterkammer zu einigem Einfluß gelangte.

dann im Frühjahr 1937 über finanzielle Unregelmäßigkeiten zu stolpern⁵⁷. Bereits im Juli 1935 wurde in einem Bericht kritisch vermerkt, daß Heider und sein Senatskollege Haltermann ihre Ehefrauen zu einer Fahrt nach Süddeutschland im Dienstfahrzeug mitgenommen hatten. »Das gibt Anlaß zu unliebsamen Vergleichen zwischen den Senatoren aus der roten Zeit, wo solches unmöglich war und wird als ›Bonzokratie‹ angesehen, zumal gerade von den Rednern der NSDAP die ›Bonzen‹ früher so gebrandmarkt wurden.«⁵⁸ Schärfere Töne schlug dann schon ein offenbar aus dem proletarischen Bereich kommender Bericht an, der die offizielle Inbetriebnahme eines Hochofens auf der Norddeutschen Hütte durch den Sohn Heiders behandelte. »Wir nähern uns m. E. teilweise ganz bedenklich früheren Zeiten«, so wurde moniert, »in denen bei besonderen Angelegenheiten der Arbeiter ganz bei Seite stand. ... Wäre nicht im Falle ›Norddeutsche Hütte‹, sagen wir mal, der älteste Arbeiter der gegebene Mann gewesen?« Der Berichterstatter ergänzte seine Beobachtung mit Hinweisen auf andere »besondere Angelegenheiten« und verwies in diesem Zusammenhang auf Stapelläufe bei der AG Weser, »bei denen das allgemeine Bild kaum anders ist, als es zu ›kapitalistischen‹ Zeiten war«. Heider legte gegen die Darstellung »schärfste Verwahrung« ein und meinte, »die im letzten Stimmungsbericht zum Ausdruck gebrachten Anschauungen« erinnerten »bereits in bedenklichem Maße an marxistische Gedankengänge ..., die nach meiner Auffassung mit Nationalsozialismus recht wenig zu tun haben« und die die Kreispropagandaleitung »jeweils von sich aus zu berichtigen« habe, »wenn sie Ihnen zur Kenntnis gelangen«.⁵⁹

Der von der Partei propagandistisch gepflegte plebejische Egalitarismus stieß nun an einigen Stellen mit der gleichzeitig von ihr hochgehaltenen militaristisch-hierarchischen Tradition zusammen. So beschwerte sich die Ortsgruppe Schwachhausen darüber, daß im Polizeibereich die unteren Beamten ihre Vorgesetzten wieder – wie in früheren Zeiten – in der dritten Person anreden sollten. »Das gegenseitige Kameradschaftsverhältnis wird dadurch untergraben, und es bedeutet die Rückkehr zum unpersönlichen Vorgesetztenverhältnis des Kaiserreichs.« Das Votum des hierzu in seiner Funktion als »Landeswart des Kameradschaftsbundes Deutscher Polizeibeamter« parteiintern zur Stellungnahme aufgeforderten Ortsgruppenleiters von Findorff, Bammann, spiegelte das Dilemma der Partei wider. Dieser bestand zunächst darauf, daß es »im Interesse der Disziplin und Manneszucht nicht angehen kann, wenn diese Fragen von untergeordneten Stellen behandelt, bzw. kritisiert werden«. Man habe sich in Fragen der Anrede in der Regel nach den Wünschen der jeweiligen Vorgesetzten zu richten. Allerdings müsse zugegeben werden, daß es sich bei der Polizei um keinen militärischen Verband handle, und die dort häufig schon »im gereiften Lebensalter« stehenden Beamten dürften auch nicht mit jungen Soldaten der Wehrmacht verglichen

57 Vgl. Schwarzwälder (wie Anm. 5), Bd. IV, S. 165 - 168, 267 - 271.

58 StAB (wie Anm. 1), Bd. 1. Kreispropagandaleitung an Reg. Bgm., 9. 8. 1935.

59 Ebd., Kreispropagandaleitung an Reg. Bgm., 11. 11. 1935; Reg. Bgm. an Kreispropagandaleitung, 12. 11. 1935.

werden. »Daher halte ich es im nationalsozialistischen Deutschland für nicht mehr tragbar, diesen veralteten Zopf heute noch länger bestehen zu lassen. Man kann ohne diesen gut, wenn nicht noch besser fertig werden.« Diesem Standpunkt vermochte sich Innensenator Laue nicht anzuschließen. Er verwies darauf, daß schließlich »das marxistische Regime der Nachkriegszeit die Anrede der Offiziere in der dritten Person abgeschafft habe, und dass sich Unzuträglichkeiten in früheren Zeiten niemals ergeben haben«. Schon zuvor hatte die Polizeidirektion festgestellt, daß die Anrede in der dritten Person »sich aus dem gesunden Taktgefühl der Untergebenen selbst ergeben«. Wie in solch »delikatene« Dingen üblich wurde die ganze Entscheidung schließlich auf die Reichsebene verlagert (und damit begraben). Bürgermeister Heider antwortete den Petenten: »Die Frage, ob ein Polizeioffizier in der dritten Person anzureden ist oder nicht, im Augenblick zu klären, halte ich für unangebracht, schon aus dem Grunde, weil in der Zukunft neue richtungweisende Anordnungen des neuen Chefs der deutschen Polizei zu erwarten sind.«⁶⁰

Im Konflikt zwischen dem Senat und der NSDAP im Jahre 1938/39 kamen schließlich auf beiden Seiten all die in den Jahren gegenseitig angesammelten Frustrationen zum Ausbruch. Die mangelnde Zuverlässigkeit der Stimmungsberichte war schon zuvor ständig gerügt worden. Am 9. Juni 1937 monierte auch der gerade neu eingesetzte Bürgermeister Böhmcker in einer Senatorenbesprechung, daß »es wiederholt vorgekommen« sei, »daß in den Stimmungsberichten ... leitende Beamte persönlich auf das schwerste angegriffen würden, worüber sich die Beamten mit Recht beschwert hätten«. Einen Tag später mahnte Böhmcker in einem Schreiben den Kreisleiter Blanke, daß die Partei die ihr zugesandten Richtigstellungen von Falschmeldungen »nicht nur zur Kenntnis zu nehmen und zu den Akten der Kreisleitung zu legen, sondern sie den betreffenden Ortsgruppenleitern zuzuleiten« habe, »damit die politischen Leiter ihrerseits diese Richtigstellungen weitergeben können«.⁶¹

Der offene Streit nahm seinen Anfang, als im Stimmungsbericht für Oktober 1938 unter der Überschrift »gegnerische Weltanschauung« der fünfzackige Stern in der Laterne am Haupteingang der Ratsstuben bemängelt wurde. »Noch immer muß man feststellen, daß an öffentlichen Gebäuden und Kirchen, oft an auffälliger Stelle, die Zeichen des Judentums, der Freimaurerei oder des Bolschewismus gezeigt werden, obgleich Propaganda und Kreisschulungsamt in all den Jahren ununterbrochen für die Beseitigung dieser Zeichen reden und wirken.« Bei den Ratsstuben handele es sich schließlich um ein »Staatsgebäude« und es stelle sich die Frage, ob »die Bemühungen der Partei, hier reinigend zu wirken, spurlos vorübergegangen« seien. »Jedenfalls werden sich die alten Bonzen und Anhänger des Marxismus und die alten Freimaurer

60 Ebd., Kreispropagandaleitung an Reg. Bgm., 11. 2. 1936; Polizeidirektion an Reg. Bgm., 29. 2. 1936; Kreisleitung an Ortsgruppenleiter Findorff, 13. 2. 1936; Ortsgruppenleiter Findorff an Kreisleitung, 24. 2. 1936; Vermerk von Sen. Laue, 11. 7. 1936; Reg. Bgm. an Kreisleitung, 13. 7. 1936.

61 StAB (wie Anm. 1), Bd. 7. Protokoll der Senatorenbesprechung, 9. 6. 1937; Reg. Bgm. an Kreisleiter, 10. 6. 1937.

freuen, wenn sie ihr geheiligtes Zeichen noch unversehrt und so schön auffällig zum Kaiser Wilhelmplatz leuchten und sogar vergoldet sehen. Wir haben ein leistungsfähiges Schlosserhandwerk in Bremen, das in der Lage ist, für diesen Stern irgend ein anderes Zeichen zu setzen.«

Der Regierende Bürgermeister Böhmcker meldete hierauf im Januar 1939 zwar »Vollzug«, machte aber deutlich, daß er dem Wunsch der Partei nur widerwillig nachgekommen sei und er insgesamt das Petitum für ungerechtfertigt hielt. Daß es sich bei dem inkriminierten Stern um ein Symbol »gegnerischer Weltanschauung« handele, wies er unisono zurück. Vielmehr handele es sich – einer »Expertise« des an solchen Fragen interessierten Bildungssenators v. Hoff folgend – um »uralte Sinnbilder unserer arischen Vorfahren«. Im Anschluß an diese Feststellung brach dann der jahrelang aufgestaute Ärger heraus: Die »Verwaltung der Stadt Bremen« sei es leid, ständig von der Partei »als rückständig hingestellt« zu werden und von ihr »Nadelstichen« ausgesetzt zu sein. Von einer »einheitlichen Linie zwischen Partei und Staat« könne »in Bremen noch nicht die Rede sein«. Die Partei müsse zwar auf »bestehende rückständige Einrichtungen« aufmerksam machen, aber »leider« unterstelle sie »immer böse Absicht und niemals menschliche Unzulänglichkeit«. Die Stimmungsberichte würden häufig gegenüber den staatlichen Stellen »eine herabsetzende und wegwerfende Haltung« offenbaren, was nicht akzeptiert werden könne. Die Partei habe zur selbstgerechten Schulmeisterei keinen Anlaß. »Es ist nicht Aufgabe des Staates, an der Partei Kritik zu üben. Die Partei kann aber versichert sein, daß in einem solchen Falle auch bei ihr noch erhebliche Mängel aufgedeckt werden würden. Sie darf sich im Interesse des großen Vertrauens, das sie für ihre Arbeit in der Bevölkerung und auch selbstverständlich in der Staatsverwaltung braucht, nicht dazu hinreissen lassen, zu glauben, daß nur andere Einrichtungen Fehler machten, sie selbst aber nicht irren könnte.«⁶²

Wenn Böhmcker allerdings meinte, er habe mit seinem Rüffel der Partei die Grenzen aufgezeigt, so irrte er sich. Im Stimmungsbericht für Januar 1939 verschärfte diese vielmehr den Ton. Die Partei drapierte sich nun offen als Sprecherin des »kleinen Mannes« und scheute auch vor vulgär-klassenkämpferischen Wendungen nicht zurück. Aktueller Anlaß waren die Gas- und Strompreise, die im Rahmen einer behaupteten »allgemeinen Teuerung« und einer angeblich »zügelloser Preisbildung« bemängelt wurden. Als »grosse Ungerechtigkeit« wurden besonders die Sondertarife der großen Firmen kritisiert. »Diese Einräumung sichert den Inhabern der Betriebe, die mit einem satten Gesicht im Kraftwagen durch die Strassen flitzen, ihr Wohlleben, während der Arbeiter zufrieden sein muss, wenn er sich ›alten Kaffee der Vortage nur aufwärmen kann.« Überhaupt sei »angesichts der hohen Einkünfte der freien Wirtschaft der Arbeiter, der sich mit den hohen Kaufpreisen und der geringen Kaufkraft seines Lohnes abzufinden hat, der eigentliche Lastenträger des Reiches«, während »einem Direktor einer Beförderungsgesellschaft

62 StAB (wie Anm. 1), Bd. 23. Kreispropagandaamt an Reg. Bgm., 12. 11. 1938; Reg. Bgm. an Kreispropagandaamt, 23. 1. 1939.

ein Gehalt von RM 75.000 gezahlt wird«. Die Gas- und Strompreise müßten fühlbar gesenkt werden, und »man solle nie über dem eigenen Glück die Nöte der Allgemeinheit übersehen«. Das Elektrizitätswerk solle »sich frei von liberaler Geschäftemacherei zu einem sozialeren Geschäftsgebahren« durchringen. Auch der Wasserpreis wurde als zu hoch empfunden. »Es ist eines Kulturvolkes unwürdig, übersetzte Preise für einen Gegenstand zu verlangen, der für einen Kulturmenschen unentbehrlich ist.«⁶³

Nachdem Böhmecker gerade erst den ganzen angesammelten Unmut der staatlichen Verwaltung über die Anmaßungen der Partei sowie ihr ständiges Hineinreden mit halbweisen und unüberprüften Behauptungen deutlich Ausdruck verliehen hatte, antwortete die Partei postwendend mit einer Demonstration ihrer kleinbürgerlich-proletarischen Instinkte gegen »die da oben«. In seiner Antwort an Kreisleiter Blanke äußerte denn auch der Regierende Bürgermeister unter Verweis auf die schon früher verhandelten Unzuverlässigkeiten der Berichte sein »Erstaunen« darüber, »daß ein derartiger Ton und derartige Ansichten von einem Politischen Leiter überhaupt geäußert werden können, vielmehr kann man beim Lesen dieses Berichts den Eindruck gewinnen, als ob ihn ein Kommunist geschrieben hätte«. Die »gesamten Ausführungen über die Wirtschaftsführung« seien »alles andere als nationalsozialistisch«. Abschließend bat Böhmecker den Kreisleiter, »mir Ihre Ansicht über diesen Stimmungsbericht mitzuteilen, und ob Sie gegebenenfalls den Berichtersteller dieserhalb zur Verantwortung ziehen wollen«.⁶⁴

Die Reaktion Blankes war selbstbewußt und kompromißlos. Zunächst drückte er dem Bürgermeister gegenüber die Vermutung aus, »daß Form und Inhalt Ihres Schreibens auf einen (sic!) Irrtum oder Versehen beruhen« und betonte, daß die mit der Abfassung der Stimmungsberichte beauftragten Politischen Leiter »möglichst ohne jede Schönfärberei und möglichst wortgetreu« das wiederzugeben hätten, »was sie an Klagen und Äußerungen usw. aus der Bevölkerung oder innerhalb der Sprechstunden zu hören bekommen«. In einem Anflug von Selbstlob (und wohl auch als leise Drohung) verwies Blanke den Adressaten seines Schreibens darauf, »daß gerade die Stimmungsberichte des Kreises Bremen die anerkannt allerbesten, nicht nur im Gau sind, sondern auch in der Reichsleitung wegen ihrer fleißigen sachlichen und ungeschminkten Aufstellung großen Beifall finden«. Die klassenkämpferische Diktion des kritisierten Berichts verteidigte er ausdrücklich, da es sich hier um Redewendungen handele, »die ›das Volk spricht‹«, und die die Politischen Leiter – ohne sich damit unbedingt zu identifizieren – als »pflichtbewußte Nationalsozialisten« weiterleiteten. Angesichts der ständigen Reibereien zwischen Partei und Senat stellte sich für Blanke jetzt die Frage, ob die Übersendung der Stimmungsberichte überhaupt noch sinnvoll sei. Diese seien bisher »lediglich aus Kameradschaft« zugesandt worden. »Andererseits habe ich kein Hehl daraus gemacht, daß ich die Stimmungsberichte nicht mehr zusenden würde, wenn aus dieser kameradschaftlichen und freundschaftlichen Handlung immer wieder Ärger und Verdruß entstehen. Es dürfte daher nunmehr

63 StAB (wie Anm. 1), Bd. 7. Kreispropagandaleitung an Reg. Bgm., 8. 2. 1939.

64 Ebd., Reg. Bgm. an Kreisleiter, 8. 3. 1939.

doch am besten sein, wenn die Quelle dieses ewigen Ärgers verstopft wird, indem ich Ihnen die Berichte nicht mehr zusenden lasse.« Dies im beleidigten Ton vorgetragene Angebot war allerdings nur bedingt ernstzunehmen, denn gleichzeitig wollte der Kreisleiter die Kontrollfunktion der Partei und ihren plebiszitären Druck auf den Senat weiter aufrechterhalten. Die Partei – so Blanke – sei auch in Zukunft verpflichtet, »Sorgen, Anregungen und Beschwerden lokaler Natur« entgegenzunehmen und »den in Frage kommenden Wirtschafts- oder Staatsstellen diese oder jenen (sic!) Beschwerden und Sorgen mitzuteilen mit dem Ersuchen um Prüfung und Bericht bzw. Abschaffung von Mißständen, damit die Ortsgruppen in der Lage sind, aufklären zu können«. Geradezu befehlsartig forderte er zum Schluß seines Schreibens den Bürgermeister auf, »die im Stimmungsbericht enthaltenen Klagen über Gas- und Strompreise und Gasmessergrundgebühren zur Kenntnis zu nehmen und einen aufklärenden Bericht an mich zu veranlassen, damit dem vorgesagten Zweck gedient wird«. ⁶⁵

Auffällig an diesem kontroversen Schriftwechsel ist, daß hier nicht mehr – wie zu Beginn des Regimes – ein mehrheitlich großbürgerlich zusammengesetzter Senat einer kleinbürgerlichen NSDAP gegenüberstand. Der Bildungsbürger und ehemalige Freimaurer Dr. Markert hatte seine Stellung schon längst geräumt, und auch der an eher traditionellen Polizeiaufgaben orientierte Innensenator Theodor Laue mußte 1937 abtreten. Regierender Bürgermeister – und damit Widerpart des Kreisleiters Blanke – war der SA-Gruppenführer Böhmecker, der als vorbestrafter Schläger den Spitznamen »Latten-Heini« führte und in seinem rüpelhaften Auftreten während der »Kampfzeit« ein geradezu klassisches nationalsozialistisches Profil aufwies. Nach dem Sturz Heiders war er – ursprünglich aus Eutin in Ostholstein stammend – von Röver als dessen willfähiges Instrument an der Bremer Regierungsspitze vorgesehen worden. »Böhmecker zeigte ... die Allüren eines selbtherrlichen Barockfürsten, inszenierte Saufgelage im Rathaus und neigte zur Verschwendung«. Außerdem spielte er – getreu seiner politischen Vergangenheit – bei der Vorbereitung der Reichspogromnacht vom 9.11.1938 eine führende Rolle. Aber dieser SA-Rabauke erwies sich gleichzeitig als ausgesprochen machtbewußt. Er fand sich schnell in seinem Amt zurecht, führte den nun schon traditionellen Konflikt mit dem Gau Weser-Ems fort und wußte sich auch gegenüber der Partei durchzusetzen, wenn aus seiner Sicht die öffentlichen Verwaltungsbelange dies erforderten ⁶⁶. Man kann es natürlich auch anders formulieren: Das ihm übertragene Amt und die damit verbundenen Sachzwänge und Rollenzuweisungen determinierten weitgehend Böhmeckers politisches Verhalten. Als politischer Mensch akzeptierte er dies, und er verstand es dann auch, sein Terrain gegen konkurrierende Machtansprüche aus der örtlichen Partei und aus Oldenburg zu verteidigen. So sehr sich vor allem während der ersten Jahre der NS-Herrschaft in den Auseinandersetzungen zwischen Partei und Senat auch die mentalitätsmäßigen Differenzen von kleinbürgerlicher Massenbasis

65 Ebd., Kreisleiter an Reg. Bgm., 13. 3. 1939.

66 Zu Böhmecker vgl. Schwarzwälder (wie Anm. 5), Bd. IV, S. 271 - 277.

und großbürgerlichen Regierungsmitgliedern (Markert, Laue) spiegelten – am Ende waren es die internen Widersprüche eines totalitären Bewegungsregimes, die den Ausschlag gaben. Staat (Senat) und Bewegung (Partei) vermochten es in Bremen bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges nicht, die zwischen ihnen bestehenden Spannungen aufzulösen.

Der Soziologe Stefan Breuer sieht in seiner an Max Weber orientierten Darstellung der allgemeinen Staatsentwicklung in den faschistischen Organisationen der Zwischenkriegszeit »charismatische Patronageparteien«, die sich grundsätzlich gegen den im okzidentalen Raum herausgebildeten rationalen Anstaltsstaat richteten. Die »antistruktuell-charismatischen Züge« des deutschen Nationalsozialismus hätten langfristig auf eine »Entstaatlichung des öffentlichen Lebens« abgezielt, deren Ziel es gewesen sei – hier zitiert Breuer zustimmend Franz Neumann, »die Relikte des rationalen Verwaltungsstaates restlos (zu) beseitigen und an seine Stelle die amorphe, formlose Bewegung (zu) setzen und damit das wenige, was vom Staat übriggeblieben ist, in eine mehr oder minder organisierte Anarchie (zu) verwandeln«. Da die Partei aber von »ihrer Organisationsstruktur her viel zu amorph« war, »um einen einheitlichen politischen Willen zu bilden, der gegenüber dem Staatsapparat hätte wirksam werden können«, sei »es Hitler auch ohne Schwierigkeiten« gelungen, »sie von jeder Einwirkung auf die Reichsregierung fernzuhalten« und seine auf dem persönlichem Charisma beruhende Stellung zu sichern. Es wäre auch nicht zutreffend, den NS-Staat per se für undemokratisch zu halten. »Nach der Eroberung der Macht wurde der repräsentativen Demokratie der Garaus gemacht, nicht aber der Demokratie schlechthin, wie der Rückgriff auf das Mittel der plebiszitären Legitimierung zeigt. ... In der plebiszitären Legitimität sieht die neuere Forschung mit Recht einen der Hauptfaktoren, auf dem der Erfolg wie auch die Entwicklungsdynamik des NS-Systems beruhte.« Nach Breuer habe der »im Herrschaftsgefüge des Dritten Reichs« angelegte Widerspruch »von charismatischen und rationalen Strukturen« sich langfristig »zugunsten der ersteren« geändert und »eine Veralltäglicung und Institutionalisierung des Regimes« verhindert, so daß hierauf seine »kumulative Radikalisierung« einschließlich des Genozids an den Juden zurückzuführen sei⁶⁷.

Natürlich muß man bei einer Bewertung dieser Thesen zwischen den verschiedenen Phasen des Regimes (1933 /34, 1934 – 1937/38, 1939 – 1945) und den dort jeweils wirksam werdenden unterschiedlichen Koalitionsbildungen sowie internen Machtverschiebungen differenzieren. Für den Untersuchungszeitraum ist auch für Bremen der von Breuer angesprochene Konflikt zwischen der sich plebiszitär gerierenden »charismatischer Bewegung« der Partei und den auf Berechenbarkeit und Effektivität bedachten formalen staatlichen Strukturen zu verzeichnen. Der Primat des politischen Handelns verblieb hier

67 Stefan Breuer, *Der Staat. Entstehung, Typen, Organisationsstadien*, Reinbek 1998, S. 261-271; Franz Neumann, *Behemoth, Struktur und Praxis des Nationalsozialismus 1933 – 1944* (1944), München 1977, S. 21 f.

jedoch beim Senat – soweit er mit der Fortdauer des Regimes überhaupt noch etwas zu entscheiden hatte. Die Partei stellte lediglich einen – manchmal recht lästigen – Resonanzboden dar, den es mit symbolischen und ideologisch motivierten Akten ruhigzustellen galt. Zu dieser Konstellation mag – neben den erwähnten Konflikten mit Oldenburg und der mangelnden Verankerung der NSDAP in der »herrschenden Klasse« Bremens – auch das Fehlen einer markanten Figur auf der örtlichen Parteiebene beigetragen haben.

Generell erscheint es mir fraglich – auch bezogen auf die Reichsebene –, ob die Politische Organisation der NSDAP (deren Berichte hauptsächlich diesem Beitrag zugrundeliegen) bei Fortdauer des Regimes noch eine Zukunft als relevanter Machtfaktor gehabt hätte. Mit der ordensmäßig und nach Kadergesichtspunkten zusammengesetzten SS stand eine Organisation bereit, die über ganz andere Ressourcen verfügte als die vorrangig durch kleinbürgerliche Ressentiments und Patronagebedürfnisse zusammengehaltene Massenpartei. Die SS kontrollierte die Polizei, verfügte über eigene Waffenverbände und unterhielt in Form der KZ's ein ausgedehntes eigenes Wirtschaftsimperium. Sie nahm »alle Züge eines Staates im Staate« an⁶⁸. Ihre straffe Organisation, die sie mit einem hohen ideologischen Fanatismus verband, hätte ihr die Möglichkeit gegeben, die systemimmanenten Konflikte eines totalitären Bewegungsregimes in Form eines »SS-Staates« aufzulösen. Einem Machtkomplex wie der SS hätte der Bremer Senat, wie er sich zwischen 1933 und 1939 präsentierte, kein Paroli mehr bieten können. Aber auch die plebiszitär-charismatischen Geltungsansprüche der »normalen« Partei wären auf die einer verdienstvollen Traditionskompagnie zurückgestuft worden.

68 Ebd., S. 269.

Tragflächenboote von der Unterweser – Die BREMER PIONIER und ihre beiden Vorgänger

Von Christian Ostersehlte

1. Die Entwicklung der Tragflächenboote und die Firma Sachsenberg¹.

Verglichen mit dem Eisenbahnzug, dem Auto oder gar dem Flugzeug ist das Schiff ein zwar sehr wirtschaftliches und umweltfreundliches, aber langsames Verkehrsmittel. So hat es seit der Einführung von maschinengetriebenen Wasserfahrzeugen im 19. Jahrhundert an Ideen und Projekten nicht gefehlt, deren Geschwindigkeit wesentlich zu steigern. Zum einen kann dies durch eine Verbesserung der Maschinenleistung erreicht werden, von leistungsfähigeren Antriebsmotoren bis hin zur Gasturbine. Mindestens ebenso wichtig sind Verbesserungen am Schiffskörper. So hat man bei konventionellen Verdrängungsschiffen die Rümpfe in ihrer Unterwasserform optimiert und als weitergehenden Schritt den Typ des Gleitbootes bzw. Halbgleiters geschaffen. Rennboote (seit etwa 1900) und die konventionellen Schnellboote der Marine sind nach diesen in sich bereits unterschiedlichen Prinzipien entwickelt worden.

Da aber Wasser etwa 815 mal dichter als Luft ist, sind Überlegungen entstanden, den Schiffskörper ganz oder zumindest teilweise aus dem Wasser herauszuheben (austauschen), denn der wesentlich geringere Luftwiderstand ermöglicht bei gleichem Energieaufwand eine erheblich größere Geschwindigkeit. Dieser Grundgedanke liegt dem Luftkissenfahrzeug zugrunde, das, wie der Name schon sagt, auf einem künstlich erzeugten Luftpolster über dem Wasser schwebt. In ähnlicher Weise gilt dies auch für das Tragflächenboot², dessen Rumpf sich bei schnellen Fahrtstufen ganz aus dem Wasser hebt, während das Fahrzeug auf Stelzen darüber hinweg gleitet. An diesen

1 Diese Arbeit entstand im Rahmen eines Forschungsprojekts des Elbschiffahrtsmuseums in Lauenburg/Elbe und der Sachsenberg-Stiftung. Der Redaktion des Brem. Jb. sei herzlich für die Aufnahme gedankt, ebenso dem Staatsarchiv Bremen, Herrn Dipl.-Ing. Werner Hinsch vom Elbschiffahrtsmuseum in Lauenburg/Elbe, der Fr. Lürssen Werft (GmbH & Co.) in Bremen-Vegesack, der Abteilung Schiffsregister beim Amtsgericht Bremen, dem Archiv der Hansestadt Lübeck sowie den befragten Zeitzeugen für mannigfaltige Unterstützung.

2 Der die Tragflächenboote behandelnde technikgeschichtliche Teil dieses Kapitels basiert auf: Hanns von Schertel, Tragflügelboote. Entwicklung, Theorie und Anwendung, in: VDI-Zeitschrift, 31. 12. 1956, S. 1955 - 1965; Roy Mc Leavy, Tragflügelboote und Luftkissenfahrzeuge, München 1977; Karl J. Büller, Der deutsche Anteil an der Entwicklung der Tragflügelboote, in: Technikgeschichte, Bd. 40, 1973, S. 148 - 161 sowie auf einem Brief von Herrn Dipl.-Ing. Werner Hinsch, Lauenburg/Elbe an den Vf., 13. 6. 1999 (mit Mskr. für eine Ausstellung).

Stelzen sind Flügel befestigt, die in das Wasser ganz oder teilweise eingetaucht bleiben und – wie beim Flugzeug – für den nötigen Auftrieb sorgen. So sind zwei Grundtypen zu unterscheiden: Boote mit teil- oder vollgetauchten Tragflügeln. Erstere sind robuster, aber sie reagieren empfindlicher auf Wellenbewegungen. Vollgetauchte Tragflächenboote können die Wellen besser durchschneiden, erfordern aber einen feinfühligem Regelungsmechanismus, der eigentlich erst heutzutage durch EDV-gestützte Systeme gewährleistet werden kann. Ähnlich wie beim Flugzeug besitzen Tragflächenboote vorn und achtern je einen Flügel oder ein Flügelpaar³. Der Antrieb erfolgt entweder durch die konventionelle Schiffsschraube (wie etwa bei den Sachsenberg-/Supramar-Booten), die an einer lang aus dem Rumpf ragenden Welle installiert ist oder auch durch Wasserstrahlantrieb (wie bei dem ebenfalls weit verbreiteten amerikanischen kommerziellen Muster Boeing »Jetfoil«).

1891⁴ fuhr ein Dampfboot auf der Seine mit Tragflächen, konnte allerdings noch nicht richtig austauschen. Die eigentliche Wiege des Tragflächenbootes steht in Italien, dessen Seen auch heute ein bevorzugtes Einsatzgebiet für diesen Bootstyp sind. Das erste funktionsfähige Tragflächenboot baute 1905 der italienische Luftfahrtpionier Enrico Forlanini. Es besaß leiterförmige Tragflügel, fuhr bis 1911 auf dem Lago Maggiore und erreichte Geschwindigkeiten bis 38 Knoten. 1906 testeten die Italiener Crocco und Ricaldoni auf dem Bracciano-See nördlich von Rom ein Fahrzeug mit V-förmigen Tragflächen (wie sie später weithin zur Anwendung kamen) und Luftschraubenantrieb. Weitere Experimente, u. a. in den USA, folgten.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde in Deutschland die Entwicklung vorangetrieben. Hanns Schertel von Burtenbach (1902 – 1985) hatte zunächst Schiff- und Flugzeugbau in Berlin studiert, bevor er sich der Entwicklung schneller Wasserfahrzeuge verschrieb. 1927 – 1936 erprobte Schertel insgesamt acht Versuchsfahrzeuge und schuf schließlich einen V-förmigen Flügel, der auf den italienischen Vorarbeiten basierte.

Nun galt es, einen wirtschaftlich kompetenten Partner für die weitere Entwicklung zu gewinnen. Schertel fand ihn 1937 in Gestalt der Sachsenberg-Werft in Roßlau an der Elbe. Diese Firma geht auf die sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts zurück, als aus einem zunächst provisorisch angelegten Bauplatz für Schiffsreparaturen eine Neubauwerft wurde, die 1869 ihr erstes Schiff ablieferte. Im Bau von Binnenschiffen, vor allem von Seitenradschleppdampfern, erwarb sich die Werft rasch einen guten Ruf und fertigte bis 1928 fast tausend Schiffe. Seit 1898 existierte eine Zweigwerft in Köln-Deutz⁵.

3 Es gibt drei unterschiedliche Anordnungen: Die Tandemanordnung (zwei etwa gleich große Tragflügel vorn und achtern), die konventionelle Anordnung (achtern ein kleiner Flügel, vorn ein größerer Flügel) und die in den USA häufige Canard-Anordnung (vorn ein »Enten«-Stummelflügel, achtern ein größerer Tragflügel).

4 In der Literatur werden auch 1881 und 1897 genannt.

5 Werner Hinsch, Die Schiffswerft in Rosslau an der Elbe – als Wirkungsstätte von Ernst W. Dietze, in: Helmut Düntzsch und Werner Hinsch, Ernst Wilhelm Dietze (1837 – 1915). Ein Wegbereiter im Flußschiffbau (Schriften des Vereins zur Förderung des Lauenburger Elbschiffahrtsmuseums e.V., Bd. 2), Lauenburg 1987, S. 35 - 42.

Nach 1945 lag das Roßlauer Werk in der sowjetischen Besatzungszone, wurde alsbald verstaatlicht und existierte fortan als VEB Roßlauer Schiffswerft, bis 1990 die Treuhand den Betrieb zwecks Privatisierung wieder übernahm⁶.

Die Firma Sachsenberg erwies sich deswegen als geeigneter Ansprechpartner für Schertel, weil sich ein Mitglied der Besitzerfamilie als besonders aufgeschlossen für die spezielle Materie zeigte. Gotthard Sachsenberg (1891 – 1961) hatte sich beruflich dem Grenzbereich zwischen Schifffahrt und Luftfahrt verschrieben und dürfte gerade deswegen für die bei Tragflächenbooten wichtige Problemkombination aus Hydro- und Aerodynamik mehr als das nötige Verständnis besessen haben. Ursprünglich war er Marineoffizier (Crew 1913)⁷ und diente im Ersten Weltkrieg bei der Fliegertruppe. Nach dem Krieg blieb er zunächst der Luftfahrt treu und beteiligte sich an der Gründung der Junkers Luftverkehrs AG, eine der Vorläuferorganisationen der 1926 gegründeten Deutschen Lufthansa⁸. Stellungslos und damit von der sozialen Deklassierung bedrohten Crewkameraden stand Sachsenberg helfend zur Seite, indem er einige von ihnen in der Luftfahrt unterbrachte⁹ – ein zeittypisches Phänomen. In der Spätzeit der Weimarer Republik ging Sachsenberg in die Politik und entfaltete dort einige Aktivitäten. Von 1928 bis 1932 saß er für die Reichspartei des Deutschen Mittelstands (Wirtschaftspartei) im Reichstag¹⁰. Zwar nahm er an dem vom deutschnationalen Pressezaren Hugenberg initiierten Treffen der NSDAP und bürgerlichen Rechtsparteien in Harzburg («Harzburger Front») am 11. Oktober 1931 teil¹¹, doch diese Liaison Sachsenbergs mit den kommenden braunen Machthabern hatte keinen langen Bestand. Kontakte zu Reichskanzler Brüning und dem NS-kritischen deutschnationalen Politiker Treviranus sowie ein offenbar schon vor 1933 vorhandenes Spannungsverhältnis zu Göring dürften »sachliche und politische Gegensätze zu den Zielen, der Ideologie und den Praktiken der Partei«¹² bei Sachsenberg

6 Dietrich Strobel und Günter Dame, Schiffbau zwischen Elbe und Oder, Herford 1993, S. 173-179.

7 Nachruf in MoH (Marine-Offizier-Hilfe)-Nachrichten, 1.10.1961.

8 Brief von Herrn Dipl.-Ing. Werner Hinsch, Lauenburg/Elbe an den Vf., 13.6.1999.

9 Wofür ihm noch im Nachruf ausdrücklich gedankt wurde, MoH-Nachrichten, 1.10.1961.

10 Martin Schumacher (Hrsg.), M.d.R. Die Reichstagsabgeordneten der Weimarer Republik in der Zeit des Nationalsozialismus. Politische Verfolgung, Emigration und Ausbürgerung 1933–1945, Düsseldorf 1991, S. 478. Einzelbelege für die politische Tätigkeit Sachsenbergs finden sich ferner bei Karl Dietrich Bracher, Erich Matthias und Rudolf Morsey (Hrsg.), Quellen zur Geschichte des Parlamentarismus und der politischen Parteien. Dritte Reihe. Die Weimarer Republik. Bd. 4/1. Politik und Wirtschaft in der Krise 1930–1932. Quellen zur Ära Brüning, Bonn 1980, S. 325, 375-376, 959, 1057, 1220.

11 Heinrich August Winkler, Weimar 1918–1933. Die Geschichte der ersten deutschen Demokratie, München 1994, S. 431.

12 Eidesstattliche Erklärung Sachsenbergs vom 2.5.1946 in StAB 4,75/5 HRB 62. Demnach war Sachsenberg auch nie Mitglied der NSDAP, sondern nur der Deutschen Arbeitsfront (DAF), ohne dort ein Amt zu bekleiden.

eingeleitet und verstärkt haben. Als die Nationalsozialisten nach dem sogenannten »Röhm-Putsch« vom 30. Juni 1934 verstärkt auch Gegner aus dem bürgerlichen Lager ins Visier nahmen, gehörte auch er zu den Verhafteten. Nur mit knapper Not entging Sachsenberg einer angeblich von Göring persönlich angeordneten Erschießung und saß eine Zeitlang im KZ Lichtenburg bei Torgau ein. Auch nach seiner Entlassung blieb er im Gegensatz zur NSDAP und knüpfte nach Kriegsbeginn Kontakte zu Admiral Canaris von der Abwehr sowie zu niederländischen Widerstandskreisen¹³.

1934 hatte Sachsenberg die Leitung des väterlichen Betriebs übernommen¹⁴. Später geriet er auch auf diesem Feld mit den Nationalsozialisten aneinander, als er sich weigerte, seinen Betrieb auf reine Rüstungsproduktion umzustellen und ihm aus diesem Grund seine unternehmerische Leitungsbefugnis entzogen wurde¹⁵. Trotzdem oder gerade deswegen wurde die Sachsenberg-Werft bis zum Kriegsende und sogar darüber hinaus zu einer Stätte wichtiger, nicht zuletzt militärisch relevanter Grundlagenforschung auf dem Gebiet der Tragflächenboote.

Zwar dachte man zunächst an zivile Entwicklungen, der bevorstehende und dann ausbrechende Zweite Weltkrieg machte solche Überlegungen schnell illusorisch. »Es kann nicht behauptet werden, daß die Deutsche Marine von den Entwicklungsmöglichkeiten dieser ungewöhnlichen Fahrzeuge überzeugt war... Es bedurfte schon eines besonderen Talents und einer Überzeugungskraft, die Gotthard Sachsenberg besaß, um das Oberkommando der Marine 1940 zur Auftragserteilung von 6 kleinen Tragflügelbooten zu bewegen.«¹⁶

Als TS 1-6 wurden diese leicht bewaffneten, zu Erkundungszwecken vorgesehenen Boote (Länge 12 m, 6,3 – 6,5 ts) 1943/44 fertig und gingen in die Erprobung. Weitere Prototypen folgten: Das schnelle Minenlegerboot VS 6 (Länge 16,1 m, 17 ts), ein Panzertransportboot VS 8 (Länge 31,9 m, 80 ts, mit Abstand das größte deutsche Tragflügelboot) und ein Torpedoboot VS 10 (Länge 25,3 m, 47,5 ts). Sie wurden teils in Roßlau bei Sachsenberg, teils in einem Zweigwerk der Firma in Harburg gefertigt, galten aber noch keineswegs als frontreif, sondern fuhren als Versuchsfahrzeuge. So unterschiedlich diese Boote in projektiertem Einsatzzweck und Größe waren, ihnen gemeinsam waren die V-förmigen, teilgetauchten Tragflügelkonstruktionen.

Als 1945 sich das zuletzt in Berlin tätige Sachsenberg-Team auflöste¹⁷ und die Rote Armee in Roßlau einzog, schien dies das Ende aller Entwicklungen zu bedeuten. Sachsenberg selbst ging bald nach Westdeutschland und war schon 1946 wieder geschäftlich in Hessen tätig. Trotz des Verlustes seiner umfangreichen Besitzungen im Osten engagierte er sich unverdrossen in verschiedenen industriellen Unternehmungen in Westdeutschland¹⁸.

13 Schumacher (wie Anm. 10), S. 478.

14 MoH-Nachrichten, 1.10.1961.

15 Schumacher (wie Anm. 10), S. 478.

16 Büller (wie Anm. 2), S. 150.

17 Ebd., S. 149-154.

18 StAB 4,75/5 HRB 62.

In Roßlau dagegen erkannte die sowjetische Besatzungsmacht rasch die Substanz des Vorgefundenen. TS 6 wurde nach Rußland überführt, und mit den verbliebenen Experten führte man sogar die Entwicklungsarbeiten weiter und stellte immerhin 1948 ein Tragflächenboot fertig, das sich in der Konstruktion und Größe an VS 10 anlehnte. In den folgenden Jahrzehnten haben die Sowjets im großen Stil die Entwicklung von militärischen und zivilen Tragflächenbooten vorangetrieben. Die weiträumigen Ströme und Seen Rußlands boten ein hervorragend geeignetes Einsatzgebiet und auch in den Westen sind zahlreiche russische Boote (vor allem der Typen »Raketa« und »Kometa«) exportiert worden, die allerdings kaum den Konzeptionen von Sachsenberg-Schertel entsprechen, sondern als russische Eigenkonstruktionen anzusehen sind¹⁹.

Aber nicht nur die Sowjets profitierten von den deutschen Arbeiten. Eine viel direktere Entwicklungslinie zweigte sich in Richtung Westen ab, als am 29. Mai 1952 in Zug/Schweiz von Sachsenberg und einer Schweizer Bank die Firma Supramar AG gegründet wurde, die als Entwicklungsgesellschaft für Tragflügelboote arbeitete und auf den bisherigen Entwicklungen Sachsenbergs aufbaute. Die Firma mit dem geradezu programmatischen Namen siedelte sich alsbald in Luzern an, und die Leitung des technischen Büros übernahm Schertel. Noch 1952 kam ein vom Supramar-Team entwickeltes Tragflächenboot FRECCIA D'ORO (9,5 t, 14,2 m) zunächst auf dem Vierwaldstättersee, dann auf dem Lago Maggiore in Fahrt und trug die Typenbezeichnung PT 10. Wie die deutschen Sachsenberg-Boote aus der Kriegszeit, so hatte auch dieses Fahrzeug teilgetauchte Tragflächen, die auch weiterhin ein Markenzeichen für Boote bleiben sollten, die von den Zeichenbrettern von Supramar stammten²⁰.

Als es in den fünfziger Jahren vorübergehend so aussah, daß Bremen zu einer Produktionsstätte für Tragflächenboote werden sollte, wurde Sachsenberg recht bald zur Seele und zum eigentlichen Motor dieser Unternehmungen.

2. Fr. Lürssen²¹ in Vegesack und Lemwerder – eine Spezialwerft für schnelle Fahrzeuge.

Die im bremischen Vegesack und im oldenburgischen Lemwerder heute ansässige Fr. Lürssen Werft entstand aus kleinsten Anfängen. Im Sommer

19 Nur zwei Muster, das militärische Patrouillenboot des Typs »Pchela« (etwa 1972) und das den Supramar-Booten äußerlich ähnelnde zivile Muster des Typs »Strela« (ab 1961) besitzen teilgetauchte Tragflächen. Mehr darüber s. Roy Mc Leavy (Hrsg.), Jane's Pocket Book 21. Hovercraft and Hydrofoils, London und Sydney 1980, S. 201, 235.

20 Büller (wie Anm. 2), S. 153-156, Mc Leavy (wie Anm. 2), S. 113-14, Brief von Herrn Dipl.-Ing. Werner Hinsch, Lauenburg/Elbe an den Vf., 13. 6. 1999.

21 Eine aufschlußreiche Quelle aus der Frühzeit: Durch eigene Kraft. Ein Erinnerungsblatt zur Jubiläumsfeier der Vollendung des 1000. Fahrzeuges auf der Bootswerft Fr. Lürssen zu Aumund-Vegesack, Aumund 1896. Eine Festschrift erschien 1975 im Selbstverlag: Fr. Lürssen Werft – Schöpfer schneller Schiffe, Bremen 1975.

1875 begann der Bootsbauer Friedrich Lürßen²², auf dem Grundstück seines späteren Schwiegervaters in Aumund (nahe Vegesack, damals preußisch, heute bremisch), hölzerne Arbeitsboote zu fertigen. Die Firma begann als ein kleiner Bootsbaubetrieb unter vielen²³ im Unterwesergebiet, und fiel dort, in Nachbarschaft zu wesentlich bedeutenderen Großschiffswerften²⁴, zunächst kaum ins Gewicht.

Über seinen bisherigen handwerklich-bootsbaulichen Hintergrund hinauswachsend, verstand es Lürßen, zukunftssträchtige und überregionale Geschäftsbeziehungen anzubahnen. Ab 1883 – die Quellen berichten hierüber spärlich, doch mit eindeutiger Tendenz – begann die Firma, sich aus dem Dunstkreis der übrigen kleinen Bootsbaubetriebe der Nachbarschaft hinaus zu bewegen. Ruderboote für den Wassersport wurden nicht nur für Vereine in der Umgebung, sondern in ganz Deutschland hergestellt²⁵. Der nächste entscheidende Schritt erfolgte 1886, als Lürßen für den Motorkonstrukteur Gottlieb Daimler den Rumpf für ein Motorboot fertigte²⁶. Um 1890 intensivierte sich diese Verbindung, die über einen Hamburger Agenten lief und sich als äußerst zukunftsweisend erwies²⁷. Schnell avancierte die Firma zu einem führenden Hersteller von Motorbooten in Deutschland. Eine eigene Motorenfabrikation

Ergänzend dazu s. Hans Georg Prager, Schnelle Boote – Solide Schiffe. Die Geschichte der Fr. Lürssen Werft, in: *Schiffahrt International* 7/1975, S. 300-303, 8/1975, S. 332-337, 9/1975, S. 376-380. Zum 125-jährigen Jubiläum 2000 plant das Unternehmen eine neue Festschrift. Vf. ordnet z.Zt. das historische Archiv der Lürssen-Werft. Die Schreibweisen der Firma sowie der Familie differieren leicht (»ss« bzw. »ß«).

- 22 Ein biographischer Artikel über Friedrich Lürßen (1851 – 1916) stammt von Alfred Bunje, Friedrich Lürßen, in: Wilhelm Lührs (Hrsg.), *Bremische Biographie 1912 – 1962*, Bremen 1969, S. 328-329.
- 23 Zum Vergleich: Der seit etwa 1830 bestehende väterliche Betrieb Lürßens in Lemwerder wurde von seinem Bruder Lüder als kleine Bootswerft weitergeführt, brannte 1901 ab, existierte aber fort und war 1929 noch aktiv, s. F.-Herbert Wenz, *Lemwerder in alten Ansichten*, Lemwerder 1986, S. 45; *Die Yacht* 14/1929, S. 31.
- 24 Über die Werftlandschaft an der Unterweser im ausgehenden 19. Jahrhundert informiert gründlich Peter-Michael Pawlik, *Von der Weser in die Welt – Die Geschichte der Segelschiffe von Weser und Lesum und ihrer Bauwerften 1770 bis 1893* (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bd. 33), Bremerhaven und Hamburg 1993. Da Lürssen zu dieser Zeit nur Boote fertigte, hat der Betrieb in diesem Werk verständlicherweise keine Erwähnung gefunden.
- 25 Ein Hinweis auf dieses frühe und zum größten Teil vergessene Kapitel der Firmengeschichte findet sich bei Christian Ostersehlte, *Ruderboot MAX KOEPKE von 1896*. Wohl das älteste erhaltene Lürssen-Boot, in: *Die Bugwelle* 27/98, S. 38 f.
- 26 Gerhard Grote, *Das allererste Motorboot. Eine reizvolle Geschichte*, in: *Die Bugwelle* 26/97, S. 10 f.
- 27 In den Einzelheiten muß dieses frühe, aber entscheidend wichtige Kapitel der Firmengeschichte noch aufgearbeitet werden. Einige Erkenntnisse finden sich in dem leider bisher nicht veröffentlichten Manuskript von Harry Schwarzwälder, *Verkehrsmittel im und am Bürgerpark*, Bremen 1996 (Lürssen lieferte nach 1890 eine Reihe von Motorbooten für die Gewässer des Bremer Bürgerparks).

hat die Firma Lürssen aber bis heute nicht angestrebt, sondern stets auf langjährige Geschäftsbeziehungen mit renommierten Herstellern gesetzt. Das Können der Firma lag vielmehr in der Konstruktion und Fertigung von Bootsrümpfen sowie der Einrichtung. Holz (etwa nach der Jahrhundertwende immer mehr in Verbindung mit Kompositbauweise) bildete lange Jahrzehnte den wichtigsten Werkstoff. 1911 machte ein bei Lürssen erbautes Rennboot (LÜRSEN-DAIMLER) auf dem Motorbootrennen vor Monaco international Furore, weil es auf Anhieb mehrere Preise gewann. Bis 1914 hatte sich die Lürssen-Werft auf dem Gebiet schneller Rennboote wie auch langsamerer und komfortabler Motoryachten – einem damaligen Wachstumsmarkt – ein solides Renommee geschaffen²⁸. Die weitere Entwicklung stand dann im Zeichen der Wechselbeziehungen zwischen militärischer und ziviler Technik: Basierend auf den Rennbooten der Vorkriegsjahre, entwickelten die Firmen Lürssen und Siemens im Ersten Weltkrieg ferngelenkte Sprengboote²⁹. Sie waren zwar nur sehr bedingt frontfähig, bildeten aber einen Ausgangspunkt für spätere Entwicklungen nach dem Krieg. In den zwanziger Jahren lieferte die Werft eine Reihe eleganter, z.T. aber auch schneller Motoryachten in die USA. Ab 1929 kam es zur Entwicklung und zum Bau ausgereifter und voll fronttauglicher Torpedoschnellboote für die Reichs- und spätere Kriegsmarine. Die Lürssen-Werft gilt als die Geburtsstätte des deutschen Schnellbootes, ein Know-how, an dem die Firma auch nach dem Zweiten Weltkrieg wieder anknüpfen konnte. Sie baute nicht nur die Schnellbootwaffe der Bundesmarine maßgeblich auf, sondern lieferte Schnellboote und Korvetten nach Schweden, Lateinamerika, Südostasien, Afrika und in den arabischen Raum³⁰. Daneben betätigte sich die Firma Lürssen nach dem Zweiten Weltkrieg im Bau größerer Seeschiffe (so lange es sich geschäftlich lohnte) und lieferte zwischen 1949

28 Die wichtigste Quelle für diese Entwicklung sind die damaligen Ausgaben der noch heute existierenden Zeitschrift »Die Yacht« (gegr. 1906), die vor 1914 ein sehr detailliertes und auch kritisches Organ über den Yachtsport war. Bei Lürssen selbst ist durch einen Großbrand im Januar 1918, der die Anlagen in Aumund einäscherte, vermutlich viel Material aus der frühen Zeit vernichtet worden.

29 Über die Fernlenkboote (FL-Boote) eine erste Zusammenfassung bei Harald Fock, Marine-Kleinkampfmittel. Bemannte Torpedos, Klein-U-Boote, Klein-Schnellboote, Sprengboote Gestern – heute – morgen, Herford 1982, S. S. 103-105. Wegen umfangreicher Aktenbestände im Archiv der Siemens AG in München über die FL-Boote bleibt eine gründliche Darstellung bis heute ein Desiderat der Forschung.

30 Die wichtigste Literatur zum Thema besteht aus dem überaus materialreichen technikhistorischen Standardwerk von Harald Fock, Schnellboote (4 Bde.), Herford 1973 – 1986. Die deutschen Schnellboote bis 1945 sind technisch und vor allem schiffsbiographisch erfaßt bei Erich Gröner (fortgeführt und hrsg. von Dieter Jung und Martin Maass), Die deutschen Kriegsschiffe 1815 – 1945. Bd. 2, Torpedoboote, Zerstörer, Schnellboote, Minensuchboote, Minenräumboote, Bonn 1999 (Neuaufgabe). Die Schnellbootwaffe der Bundesmarine findet eine ähnliche Würdigung bei Gerhard Koop und Siegfried Breyer, Die Schiffe, Fahrzeuge und Flugzeuge der deutschen Marine von 1956 bis heute, Bonn 1996.

und 1984 83 Kümos, Frachter, Tanker, Massengutfrachter, Kühlschiffe, Küstenpassagierschiffe und Fähren ab³¹. Für das Unternehmen zwar nicht ganz so imageprägend, doch auch von einiger Bedeutung war und ist der Bau von Arbeits- und Gebrauchsbooten bis hin zu den Seenotrettungskreuzern für die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS). Heute hat sich die Werft nicht nur auf den Bau von Marineschiffen (Patrouillen- und Schnellboote, Korvetten, auch Minensucher) spezialisiert, sondern baut und vermarktet auch große Motoryachten³².

Die Firmengeschichte von Lürssen ist also durch eine klare Entwicklungslinie geprägt, die vom frühen Motorboot hin zum modernen kompakten Marineschiff und zur »Megayacht« nachzuzeichnen ist, doch hat die Geschäftsleitung jenseits dieser Entwicklung auch unkonventionellen Vorschlägen, die von außen an die Firma herangetragen wurden, gelegentlich eine Chance gegeben³³. Mit dieser Experimentierfreudigkeit ist wohl auch der Bau von Tragflächenbooten bei Lürssen in den fünfziger Jahren zu begründen.

3. *Der bremische Staat wird aktiv.*

Der erste Beleg für eine zunächst indirekte Beschäftigung der zuständigen bremischen Behörden mit Tragflächenbooten findet sich in den schriftlichen Quellen für den 8. Dezember 1950, als der schwedische Unternehmer Eric Boström aus Saltsjöbaden bei Stockholm beim Senatsressort für Häfen, Schifffahrt und Verkehr vorsprach. Boström beabsichtigte, in Bremen ein Zweigbüro einzurichten, um von Bremerhaven »einen Passagierverkehr von Bremerhaven nach den nordischen Ländern mit modernen, schnell laufenden Schiffen von etwa 1500 BRT aufzunehmen.«³⁴ Vorgesehen war auch ein Frachtverkehr für Stückgüter und Gemüse nach Skandinavien, eine Verbindung in die Levante und später vielleicht ein Linienverkehr zur Ost- und Westküste Südamerikas. »Die Schiffe sollen zumindest teilweise mit Deutschen bemannt werden. Es ist auch beabsichtigt, einige dieser Schiffe auf Werften an der Unterweser zu bauen. Kapitalmäßige Unterstützung ist angeblich nicht erforderlich«³⁵.

31 Vf. erstellt bei Lürssen eine EDV-Datei über die Neubauten der Werft.

32 Seit 1974 gibt das Unternehmen eine eigene Firmenzeitschrift (Die Bugwelle) heraus, von der inzwischen (1999) 28 Ausgaben erschienen sind.

33 So fertigte Lürssen 1926 ein recht unkonventionelles Gleitboot (Bau-Nr. 10420) mit einem kaulquappenförmigen Rumpf aus Leichtmetall und einer Luftschaube, die das sonderbar aussehende Fahrzeug angeblich auf eine Geschwindigkeit von 75 km/h brachte und dessen Entwurf von einem Bremer Ingenieur stammte. Zwar äußerte – wie später bei anderen Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen – die Presse hochfliegende Erwartungen, doch dieses Boot blieb als folgenloses Experiment eine Arabeske der Firmengeschichte (Die Yacht 13/1926, S. 19 f., 40/1926, S. 21, 3/1928, S. 14).

34 Staatsarchiv Bremen (StAB) 4,35/2-800-210-06/9.

35 Ebd.

In dieser unverbindlichen Kontaktaufnahme steckte viel Zeittypisches. Aus der Perspektive des wohlhabenden, von zwei Weltkriegen verschonten Schweden, galt damals das im Wiederaufbau befindliche Westdeutschland als ausgesprochenes Billiglohnland und nicht zuletzt deswegen als attraktiver Investitionsstandort. Nicht wenige deutsche Seeleute fuhren auf schwedischen Schiffen, verdienten zwar weniger als ihre schwedischen Kollegen, aber diese Heuern lagen immer noch über dem damaligen deutschen Durchschnitt. Reeder aus Schweden und sogar die Marine bestellten damals gern preisgünstige Neubauten von deutschen Werften. Schwedische Unternehmen errichteten gelegentlich Tochterfirmen in Deutschland und ließen einige Schiffe die im krassen Gegensatz zu heute vergleichsweise billige deutsche Flagge führen³⁶.

Auch auf dem Gebiet der Tragflächenboote tat sich Entsprechendes. Anfang 1951 war ein von den Ingenieuren Elgström und Almquist konstruiertes Fahrzeug (Länge 17,5 m, Breite 4,4 m, 15 t, 1 Junkers-Diesel von 600 PS, 35 Knoten, 2 Fahrgasträume für insgesamt 80 Passagiere) fertiggestellt worden und hatte unter starker öffentlicher Beachtung Probefahrten durchgeführt. Wohl wegen der gelungenen Vorfürhungen in Stockholm erhielt die Harburger Yacht- und Bootswerft Hacht einen Auftrag für eine Serie von Booten dieses Typs³⁷, doch scheint später daraus nichts mehr geworden zu sein³⁸.

Aber in Bremen horchte man auf. Sicherlich angespornt durch die Entwicklung in der hanseatischen Schwesterstadt schrieb am 22. Februar 1951 die bremische Hafenbehörde vermutlich im senatorischen Auftrag an Boström: »Sie erklärten anlässlich Ihrer Anwesenheit am 8. Dezember vor. Js., Sie beabsichtigten einen Passagierverkehr von Bremerhaven nach den nordischen Ländern mit modernen schnellaufenden Schiffen aufzunehmen. Es würde mich interessieren, zu erfahren, wie weit ihre Pläne gediehen sind und ob Sie vorhaben, einen Versuch mit diesem neuen schwedischen Bootstyp zu machen.«³⁹ Aus dem kurzen Kontakt zu Boström entwickelte sich anscheinend nichts, aber für die Beschäftigung mit den Tragflächenbooten durch den bremischen Staat war dies nur der Anfang.

36 Dieses Thema wäre eine eigene umfangreiche Untersuchung wert. Nur zwei Beispiele: Die schwedische Marine ließ bei der Lürssen-Werft zwischen 1952 und 1957 in zwei Baulosen eine Serie von insgesamt elf Torpedoschnellbooten (PLEJAD-Klasse) fertigen, und das geschah gegen politischen Widerstand im eigenen Land. Er konnte aber deswegen überwunden werden, weil Lürssen wesentlich preisgünstiger angeboten hatte, als schwedische Werften. Für die bremische Zweigniederlassung der Stockholmer Reederei O. Wallenius baute Lürssen 1964 den Frachter und Autotransporter LOHENGRIN (Bau-Nr. 13328).

37 Hamburger Freie Presse, 2. 2. 1951. Demnach hatte eine der Probefahrten etwa 14 Tage vorher stattgefunden. Die in der Regel strengen Eisverhältnisse in Stockholm dürften es dennoch zugelassen haben, denn es herrschte ein milder Winter.

38 Jedenfalls nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand, Telefonat des Vf. mit Herrn Dipl.-Ing. Werner Hinsch, Lauenburg, 25. 1. 1999.

39 StAB 4,35/2-800-210-06/9.

4. Das Focke-Schaper-Tragflächenboot und die TOM-TOM II.

Am 19. Februar 1951 schrieb die senatorische Dienststelle für Finanzen an den Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr : »Der Herr Senator für die Wirtschaft hat die Hergabe eines Betrages beantragt, um ein sogenanntes Unterwassertragflächenboot (sic) hier bauen zu lassen zu können. Herr Prof. Dr. Schäfer⁴⁰ hat zu dem Antrage bezw. den grundsätzlichen Problemen eines derartigen Bootes in einem Gutachten vom 14. 2. 51 Stellung genommen, das mit den gesamten hier vorhandenen Vorgängen mit der Bitte um Stellungnahme vom dortigen Standpunkt aus anliegt.«⁴¹ In einer Notiz vom 24. Februar 1951 hielt der Bremische Hafensenator Dr. Hermann Apelt⁴² den Stand der Dinge fest, erwähnte den Auftrag an Hacht und brachte bereits die Lürssen-Werft ins Spiel: »Die Bootswerft Fr. Lürssen hat sich schon in früheren Jahren mit dem Bau schnellaufender Fahrzeuge befaßt und genießt auf diesem Spezialgebiet einen internationalen Ruf. Ich würde es unter diesen Umständen außerordentlich begrüßen, wenn es der Bootswerft Lürssen ermöglicht würde, ein Unterwasser-Tragflächenboot (sic) zu bauen... Für deutsche Rechnung – mit Ausnahme von Wasserschutzpolizei und Zollverwaltung – dürfen im Augenblick derartige Boote noch nicht gebaut werden.«⁴³ Damit war ein damals noch bestehendes alliiertes Verbot des Baus von Tragflächenbooten gemeint.

Die weitere Entwicklung faßte ein späterer Bericht der Bremer Industrie- und Treuhand GmbH vom August 1951 zusammen: »Auf Grund eines Antrages des Physikers Karl Schaper gleichzeitig im Namen von Prof. Focke, Bremen, auf finanzielle Unterstützung bei der praktischen Durchführung der Pläne über die Herstellung von Tragflächenbooten sowie auf Grund der Befürwortung dieses Antrages durch den Senator für die Wirtschaft... und der Befürwortung des Senators für Häfen, Schifffahrt und Verkehr... sowie auf Grund des Gutachtens von Herrn Prof. Dr.-Ing. Schäfer vom 14. 2. 1951..., gerichtet an den Senator für die Finanzen, erteilten wir auftragsgemäß der Firma Friedrich Lürssen, Yacht- und Bootswerft Bremen-Vegesack den Auftrag zum Bau eines Tragflächenbootes nach den Plänen von Prof. Focke und Ing. Karl Schaper unter Verwendung eines vorhandenen von uns käuflich übernommenen Bootskörpers zum Angebotspreis von DM 10 000.-.«⁴⁴ Die Bremer Industrie- und

40 Prof. Dr. Ing. Dietrich Schäfer (1881 – 1966), Sohn des Hansehistorikers Dietrich Schäfer (1845 – 1929), bis zum Ersten Weltkrieg im Marinebau und dann im staatlichen Rechnungswesen tätig. Schäfer wirkte von 1945 – 1958 im bremischen Staatsdienst und arbeitete danach freischaffend gutachterlich im wirtschaftlichen und technischen Prüfwesen, s. StAB 9, S O-Dietrich Schäfer.

41 StAB 4,35/2 - 800 - 210 - 06/9.

42 Über Senator Dr. Hermann Apelt (1876 – 1960), Senator in Bremen 1919 – 1933 (Dt. Volkspartei) und dann wieder 1945 – 1955 für die FDP im nach dem Krieg so genannten Ressort für Häfen, Schifffahrt und Verkehr tätig, s. Wilhelm Lührs (wie Anm. 22), S. 16 - 19.

43 StAB 4,35/2 - 800 - 210 - 06/9.

44 Aktennotiz der Bremer Industrie- und Treuhand-Gesellschaft mbH, Bremen, vom 24. 8. 1951 in StAB 4,35/2 - 800 - 210 - 06/9.

Treuhand war eine Firma privaten Rechts, deren Gesellschafter aber zu gleichen Teilen die Stadtgemeinde Bremen und das Land waren. Ende Dezember 1949 als Fabrik für Fertighausbau GmbH gegründet, sollte sie zunächst den Wiederaufbau in Bremen unterstützen. Im März 1951 war die Gesellschaft umbenannt und der Unternehmenszweck gleichzeitig neu und recht allgemein formuliert worden. Die Bremer Indutreu, wie sie gelegentlich auch abgekürzt genannt wurde, diente als Dach für verschiedene industrielle Unternehmungen, an denen der bremische Staat ein Interesse besaß. 1965 wurde das Unternehmen aufgelöst⁴⁵.

Der Physiker Karl Schaper war im Zweiten Weltkrieg einer der engsten Mitarbeiter des Potsdamer Flugzeugbauers und Strömungsfachmanns Prof. Tietjens gewesen, der später nach Südamerika ging⁴⁶, und hatte in der Entwicklung des Bootes einen alten Bekannten mit klangvollem Namen als Mitstreiter gewinnen können: Prof. Dr. Ing. Henrich Focke (1890 – 1979), der einer angesehenen Bremer Kaufmannsfamilie entstammte und sich seit seiner Jugend der Konstruktion von Flugzeugen verschrieben hatte. 1924 hatte Focke mit einem Partner die renommierte Firma Focke-Wulf gegründet und 1936 einen flugfähigen Hubschrauber, den Fw 61, geschaffen. Nach dem Krieg war er zunächst für Frankreich in der Hubschrauberkonstruktion tätig, ehe er 1947 nach Deutschland zurückkehrte und sich dort, wegen der alliierten Verbote im Flugzeugbau, mit verschiedenen anderen Konstruktionen befaßte, wie z.B. mit Leichtbaudächern, Autokarosserien und eben auch mit Booten⁴⁷. Seit März 1950 war Focke als Konstrukteur bei den Norddeutschen Fahrzeugwerken in Wilhelmshaven, doch diese Tätigkeit schien ihm noch Raum für andere Beschäftigungen zu lassen. Außerdem unterhielt er seit April 1951 vielversprechende Kontakte zu einem niederländischen Unternehmer, um möglicherweise in dessen Auftrag an Hubschraubern weiterarbeiten zu können. Bei Schaper nun handelte es sich um einen langjährigen Wegbegleiter Fockes. In den dreißiger Jahren war man sich schon bei Focke-Wulf begegnet, und als Focke dort nach 1933 wegen einiger Differenzen mit der Unternehmensleitung gehen mußte, hatte Schaper zu Focke gehalten, war mit ihm nach 1945 nach Frankreich gegangen und baute nun mit ihm gemeinsam die niederländische Verbindung auf⁴⁸.

Der vorstehend zitierte Bericht der Industrie- und Treuhand GmbH berichtete weiter über den gleichzeitig betriebenen Bau eines Tragflächenbootes: »Nachdem in den vergangenen Monaten verschiedene Schwierigkeiten bei der Materialbeschaffung für die Tragflächen sowie bei der Beschaffung eines Aushilfsmotors für den erst in späteren Monaten lieferungsfähigen König-Motor behoben worden waren, konnte ab Anfang August 1951 die

45 StAB 4,75/5 -HR 834.

46 Düsseldorfer Nachrichten, 18.10.1951. Parallel zu Schertel hatte Tietjens in den 1930 Jahren Tragflächenboote entwickelt und 1943 bei Vertens im schleswigschen Winnig das VS 7 entworfen. Über die Arbeiten von Tietjens informieren die Aufsätze von Büller und Schertel (wie Anm. 2), mehr über Vertens s. Anm. 69.

47 StAB 9, S 0 Henrich Focke.

48 Henrich Focke, Mein Lebensweg, Köln 1977, S. 48 - 82.

provisorische Fertigstellung des Tragflächenbootes erfolgen und die Versuchsfahrten aufgenommen werden.«⁴⁹

Doch mußten vorher einige Hürden überwunden werden. Als am 17. Juli die Tragflächenprofile in Lemwerder⁵⁰ bei Lürssen eintrafen, konnte endlich mit der Endmontage begonnen werden. Am 23., 24. und 26. Juli fanden drei Probefahrten statt, deren Ergebnisse noch einiges zu wünschen übrig ließen. Ab und zu setzte der Motor aus, das Achterschiff tauchte einmal so tief ein, daß es Wasser machte⁵¹. Danach wird man versucht haben, diese Schwächen auszubessern, bis die Verantwortlichen sich trauten, das Boot einer breiteren Öffentlichkeit zu präsentieren.

Zu den technischen Daten des äußerlich recht unscheinbar wirkenden Bootes: Länge 5 m, Breite 1,20 m, Gewicht 220 kg. Ein König-Außenbordmotor (18 PS) trieb das Boot an, das angeblich sogar 80 Kilometer in der Stunde laufen konnte. Die Tragflügel waren aus Aluminium, 20 cm breit und in Tandemanordnung installiert⁵².

Am 23. August 1951 fand vor bremischen Behördenvertretern sowie vor Reportern von Presse und Rundfunk eine Fahrt in Vegesack statt, die prompt öffentliche Aufmerksamkeit erregte: »Die Besatzungen der in Vegesack stationierten Zoll- und Wasserschutzboote machten große Augen, als das nur fünf Meter lange, leuchtend rot angestrichene Versuchsfahrzeug immer wieder in toller Fahrt an ihnen vorbeirutschte«. Ihre mit einem zehnfach stärkeren Motor ausgerüsteten Boote wären in einem Wettrennen glatt abgehängt worden.«⁵³ Tags darauf wurde das Boot, das man zwecks Schonung des anfälligen Motors mit einem Lastwagen nach Bremerhaven gebracht hatte, vor der dortigen Sieghold-Werft vorgeführt. Aus Bonn waren der CDU-Bundestagsabgeordnete und Vizeadmiral a.D. Heye und Vertreter des Zollgrenzschutzes (ebenfalls aus Bonn und Bremerhaven) erschienen⁵⁴ sowie auch ein näher nicht bezeichneter ausländischer Interessent⁵⁵. Die Presse schrieb: »Die Bremer Industrie- und Treuhand-Gesellschaft m.b.H., die dieses erste Tragflächenboot in Deutschland nach dem Kriege bei Lürssen in Bau gegeben hat, rechnet nicht nur mit großen Aufträgen aus Deutschland und Europa, sondern auch aus

49 Aktennotiz der Bremer Industrie- und Treuhand-Gesellschaft mbH, Bremen, vom 24. 8. 1951 in StAB 4,35/2-800-210-06/9.

50 Neben seinem Hauptsitz in Vegesack unterhält das Unternehmen seit etwa 1935 auf der anderen Weserseite einen Werftstandort in Lemwerder, auf dem nunmehr alle schiffbaulichen Aktivitäten zusammengefaßt sind.

51 Bericht Schaper vom 29. 7. 1951 in StAB 4,35/2-800-210-06/9.

52 Der Abend, 29. 8. 1951 (mit Fotos).

53 Weser-Kurier, 24. 8. 1951.

54 Gemeint ist entweder der Seegrenzschutz des Bundesministeriums des Innern oder der Wasserzoll des Bundesfinanzministeriums, vielleicht auch beide Institutionen.

55 Aktennotiz der Bremer Industrie- und Treuhand-Gesellschaft mbH, Bremen, vom 24. 8. 1951 in StAB 4,35/2-800-210-06/9. Laut Weser-Kurier (24. 8. 1951) handelte es sich um eine Gruppe niederländischer Geschäftsleute. Möglicherweise hatten diese mit den Kontakten Fockes in die Niederlande zu tun.



Abb. 1: Das Focke-Schaper-Tragflächenboot, 1951 auf der Lesum vor Vegesack, im Hintergrund die Vegesacker Anlagen der Lürssen-Werft. (Foto: Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack)

Afrika, Südamerika und Australien. Dort könnte sich das Tragflächenboot in unwegsamen Gebieten auf Strömen und Seen zu einem wichtigen Verkehrsmittel entwickeln.«⁵⁶

Wesentlich nüchterner, wenn auch in der Tendenz zufrieden, faßte der Bericht der Industrie- und Treuhand die Ergebnisse zusammen: »Herr Prof. Focke, der seit Ausarbeitung der Pläne auf Grund seiner laufenden Auslandsreisen die Durchführung der praktischen Bauarbeiten bisher nicht verfolgen konnte, war über das Ergebnis trotz der provisorischen Mittel außerordentlich überrascht und glaubte, daß dieses Ergebnis zu der Annahme berechtigt, daß bei Fortfall der Provisorien mit einem zweiten Boot sich noch weit bessere Ergebnisse erzielen lassen.

Er betonte, daß die Verwendung des vorhandenen Bootskörpers (aus Kostengründen) sowie die Verwendung des schweren amerikanischen Außenbordmotors⁵⁷ (Leih-Motor) nicht die Ausnutzung aller Vorteile der Konstruktion

56 Weser-Kurier, 24. 8. 1951.

57 Dabei handelte es sich um den Austauschmotor, der vor dem König-Motor installiert worden war.

eines Tragflächenbootes gestattet haben und daß es um so erstaunlicher ist, daß trotzdem diese Leistungen erzielt wurden.«⁵⁸

In dieser Zeit dürfte der als Reverenz angeführte Focke möglicherweise nicht mehr allzuviel Interesse »seinem« Tragflächenboot entgegengebracht haben, denn sein Herz schlug nicht für diesen Bootstyp, sondern nach wie vor für die von ihm entwickelten Helikopter. Später kommentierte er seine Tätigkeiten außerhalb der Luftfahrt so: »Das gab das tägliche Brot, aber nicht die Freude, die der Dienst am Flugzeug mir lebenslang geschenkt hatte«⁵⁹. Fockes weiteres Wirken stand dann auch ganz im Zeichen der Hubschrauberentwicklung, zunächst ab Juli 1952 in Brasilien, nach 1954 in einer Hochschultätigkeit in Stuttgart und ab 1956 bei der Bremer Autofirma Borgward, wo er wiederum einen Helikopter konstruierte, den »Kolibri«. Mit dem spektakulären Zusammenbruch des bremischen Autoherstellers (1961) fand auch diese Tätigkeit ein vorzeitiges Ende⁶⁰.

Zurück in das Jahr 1951: Eine ähnlich optimistische Tendenz wie der oben zitierte Bericht zeigte ein weiteres Schriftstück der Bremer Industrie- und Treuhand GmbH vom 1. September 1951: »Das ... Versuchsboot zeigt überraschend gute Eigenschaften. Sofort nach dem Anfahren beginnt es sich aus dem Wasser herauszuheben. Bereits nach ca. 50 m Anlauf ist das Boot völlig ausgetaucht und rast etwa 30 cm über der Wasseroberfläche dahin. Es behält seine horizontale Lage trotz der Wellen bei und hält genau den Kurs. Beim Kurvenfahren legt sich das Boot gehorsam nach innen, so daß dabei kein Unsicherheitsgefühl aufkommt... Wird bei höchster Fahrt der Motor abgestellt, so steht das Boot nach kaum 5 m⁶¹ Auslauf still...

Ogleich das gezeigte Versuchsboot nur eine Kompromißlösung bedeutet, da die Tragflächen an einem *vorhandenen* Bootskörper angebracht wurden und ein nicht ganz geeigneter Motor zurzeit nur zur Verfügung steht, wurden bereits genügend Erfahrungen mit diesem Versuchsboot gesammelt, um an den Bau eines Verkehrsbootes nach dem gleichen System mit einem Fassungsvermögen für ca. 50 Personen heranzugehen zu können oder um eine Serie schneller Sport- und Polizeiboote auflegen zu können.«⁶² Auch in der Presse wurden derartig optimistische Überlegungen kolportiert, von einem »Hydro-Bus«⁶³ war die Rede. Diese verheißungsvollen Töne änderten jedoch nichts daran, daß es um das Boot recht bald still wurde.

Etwa zur gleichen Zeit baute Schaper in Zusammenarbeit mit dem Bootsbauer Delfosse auf der Lürssen-Werft ein zweites kleines Tragflächenboot⁶⁴,

58 Aktennotiz der Bremer Industrie- und Treuhand-Gesellschaft mbH, Bremen, vom 24. 8. 1951 in StAB 4,35/2 - 800 - 210 - 06/9.

59 Focke (wie Anm. 48), S. 81.

60 Ebd., S. 87- 90, sowie StAB 9, S 0 Henrich Focke.

61 Eine kaum glaubhafte Angabe.

62 Bericht der Bremer Industrie- und Treuhand-Gesellschaft mbH, Bremen, vom 1. 9. 1951 in StAB 4,35/2 - 800 - 210 - 06/9.

63 Der Abend, 29. 8. 1951, Düsseldorfer Nachrichten, 18. 10. 1951, 22. 10. 1951, Kölner Stadtanzeiger, 23. 10. 1951.

64 Düsseldorfer Nachrichten, 18. 10. 1951.



Abb. 2: Fahrtaufnahme TOM-TOM II, 1951.
(Foto: Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack)

das für den Duisburger Mühlenbesitzer⁶⁵ Georg E. R. Plange bestimmt war und den Namen TOM-TOM II erhielt. Die technischen Daten sind nicht bekannt, abgesehen vom Antrieb durch einen Lastwagenmotor (90 PS, Fabrikat Steyr). Die Anordnung der Tragflügel unterhalb des flunderförmigen Rumpfes dürfte – den Bildquellen nach zu urteilen – dem ersten Boot entsprechen haben. Auf Initiative Planges wurde das Boot am 20. Oktober 1951 auf dem Rhein in Düsseldorf vorgeführt, zusammen mit dem ersten Tragflächenboot Schapers, das man ebenfalls auf die Reise geschickt hatte. Überaus zuversichtlich kommentierte eine Zeitung das Erscheinen der TOM-TOM II: »Es erscheint gerade noch rechtzeitig, um der Winterarbeit in den Bootshäusern starke Impulse zu geben.«⁶⁶

Für die Vorführung hatte die Wasserschutzpolizei den Flußabschnitt zwischen der Oberkasseler Brücke und dem Düsseldorfer Yachthafen freigegeben⁶⁷. Plange selbst führte sein Boot vor: »Der Steyr-Lastwagenmotor mit Kompressor brummte zuverlässig, heulte wie ein Urwelttier, wenn das Boot gewissermaßen ›über Stag‹ ging, auf kleinstem Raum, förmlich auf den Flügelspitzen

65 StAB 4,35 - 800 - 215 - 00 - N.

66 Düsseldorfer Nachrichten, 18.10.1951.

67 Ebd.

stehend, wendete, kurvte, über die Wellen tanzte – und beiläufig beständig seine 60, 70 Stundenkilometer machte.«⁶⁸ Ein weiteres Tragflächenboot wurde vorgeführt, die FEDER, die von der Vertens-Werft⁶⁹ in Winnig bei Schleswig gebaut worden war. Bei den Reden vor einschlägigem Publikum aus Wassersportkreisen anlässlich dieser Vorführungen wurden offenbar optimistische Töne angeschlagen⁷⁰, der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Dr. Sträter versprach der Deutschen Rennbootgemeinschaft sogar für das kommende Jahr einen Förderungsbeitrag⁷¹.

Nach einem Bericht des bremischen Senatsressorts für Wirtschaft vom 18. Juli 1952 hatte Schaper noch ein drittes Boot gebaut, über das aber nur wenig bekannt ist: »Ein drittes Modell ist jetzt auf der Havel in Berlin mit gutem Erfolg erprobt worden, sodaß jetzt ein gewisser Abschluß in dieser Vorstufe der Modellversuche (mit Sportbooten bis 6 m Länge) erreicht ist.«⁷²

Diese Aussage bestätigt eindeutig die in der Presse angeklungenen Intentionen der Projekte Schapers: Die drei kleinen Boote waren nur als kleinere Versuchsfahrzeuge gedacht, denen der Bau wesentlich größerer Tragflächenboote, die sich kommerziell entsprechend nutzen ließen, folgen sollte. Doch diese Aktivitäten hatten inzwischen ihren Zenit überschritten. Im Oktober 1952 hatten sowohl die Bremer Industrie- und Treuhand als auch Plange ihr Interesse an den Arbeiten Schapers verloren⁷³. Die weitere Entwicklung wurde von anderen Interessengruppen vorangetrieben.

5. Kontaktaufnahme zur Sachsenberg-Gruppe

Im Juli 1952 waren neue Anstöße gekommen und wichtige Weichenstellungen vorgenommen worden. Aus welchen Gründen auch immer wurde die bremische Vertretung beim Bund in Bonn für kurze Zeit zu einer wichtigen Kontaktstelle. Am 4. Juli kam es dort zwischen Vertretern der Bremer Industrie- und Treuhand und der Vertretung zu einem Gespräch, bei dem es um eine eventuelle staatliche Förderung des Focke/Schaper-Projektes ging, gleichzeitig aber den unbefriedigenden Entwicklungsstand widerspiegelte: »Die Unterhaltung ergab, daß die Pläne der Bremer Gruppe hinsichtlich der möglichen Verwendungszwecke, der Konstruktionsgrößen und des damit zusammenhängenden Finanzbedarfes (ganz abgesehen von der Frage der Kostenträger) noch so wenig konkret sind, daß eine Weiterverfolgung von hier aus z. Zt. noch keinen weiteren Nutzen verspricht. Es müßte u. E. ein Plan vorgelegt werden, aus dem

68 Düsseldorf Nachrichten, 22. 10. 1951.

69 Der Schiffbauingenieur Karl Vertens (1880 – 1973) war zunächst bei verschiedenen Werften tätig, zuletzt bei Lürssen, ehe er 1913 die Rolandwerft in Bremen-Hemelingen gründete, die er 1926 verkaufte. Ab 1930 setzte Vertens den Bau von Booten und kleinen Schiffen in Winnig bei Schleswig fort und baute u. a. Tragflächenboote, s. Walter Koblanck, Die Vertens-Werft, in: Freundeskreis Klassische Yachten, Mitteilungsblatt 10, 1998, S. 29 - 43.

70 Düsseldorf Nachrichten, 22. 10. 1951.

71 Kölner Stadtanzeiger, 23. 10. 1951.

72 StAB 4,35/2 - 800 - 210 - 06/9.

73 StAB 4,35 - 800 - 215 - 00 - N.

sich Absatzmöglichkeiten für ein solches Projekt (über den beengten Bedarf des Bundesgrenzschutzes hinaus) für den allgemeinen Verkehr ergeben.«⁷⁴

Immerhin hatte man mit dem Bundesinnenministerium Kontakt aufgenommen und es ist nun – im Rahmen eines kurzen Exkurses – die Frage zu erörtern, ob sich dort geeignete Partner für die Weiterentwicklung der anscheinend noch recht unausgereiften Technik finden ließen. Der 1951 aufgestellte Seegrenzschutz war, wie der übrige Bundesgrenzschutz, dem Bundesministerium des Innern unterstellt. Er trug den Charakter einer kleinen Küstenwache, historisch gesehen handelte es sich dabei um eine der Vorläuferorganisationen der späteren Bundesmarine, nicht zuletzt deswegen, weil 1956 die Boote sowie große Teile des Personals dorthin überwechselten.

Obwohl oder gerade weil die Flotte des Seegrenzschutzes aus kleinen und langsamen Fahrzeugen aus dem Zweiten Weltkrieg bestand, befaßte sich dessen kleiner Führungsstab im Innenministerium mit Zukunftstechniken. Auch mit Sachsenberg-Tragflächenbooten war man in Kontakt gekommen, wenn auch die Erfahrungen damit nicht gerade ermutigend ausfielen. Im Sommer 1952 oder 1953 nahm eine kleine Delegation des Seegrenzschutzes (zusammen mit einem Kapitän zur See a.D., aus dem Amt Blank, des Vorläufers des späteren Verteidigungsministeriums) auf dem Vierwaldstätter See an der Demonstrationsfahrt eines Supramar-Bootes teil. Diese Vorführung hatte ein schnelles und unsanftes Ende genommen. Mehrere Fahrtteilnehmer wurden z.T. schwer verletzt⁷⁵.

In einem Bericht der bremischen Vertretung beim Bund vom 5. Juli 1952 hieß es über ein Gespräch mit einem maßgeblichen Vertreter des Bundesgrenzschutzes: »Kapitän Poske berichtete über die Erfahrungen aus Anlaß einer Vorführung des Tragflächenbootes auf dem Vierwaldstättersee (Sachsenberg-Werk). Er glaube nicht, daß ein Tragflächenboot für Einsätze des Seegrenzschutzes verwendet werden könne.«⁷⁶ Ein leitender Beamter des bremischen Senatsressorts für Wirtschaft notierte denn auch am 10. Juli: »Die bisherige Behandlung der Angelegenheit beim Bundesgrenzschutz halte ich nicht für sehr glücklich. Es ist bald hier, bald dort gesprächsweise verhandelt worden, ohne eine klare Linie zu verfolgen und ohne die technische Seite genügend zu übersehen oder Fachleute dabei zu beteiligen.«⁷⁷

Der Bundesgrenzschutz kam also als Interessent für die weitere Entwicklung kaum mehr in Betracht. Hinzu kam, daß Schaper, der allein die Entwicklung weiter getrieben hatte, die finanziellen Mittel fehlten: »Herr Schaper, als der eigentliche Konstrukteur, der inzwischen ständig an der Vervollkommnung seines Prinzips weitergearbeitet hat, kann mit eigenen Mitteln nicht für die Förderung der Angelegenheit eintreten. Er würde jedoch jederzeit bereit

74 StAB 4,35/2-800-210-06/9.

75 Fritz Poske, Der Seegrenzschutz 1951 – 1956. Erinnerung – Bericht – Dokumentation, München 1982, S. 77-78. Poske gibt dabei das Jahr 1953 an, was möglicherweise nicht zutrifft, wenn man seine eindeutige Äußerung vom Juli 1952 dagegenstellt.

76 StAB 4,35/2-800-210-06/9.

77 Ebd.

sein, sich in den Dienst bremischer Auftraggeber zu stellen, sobald man an ihn herantritt.«⁷⁸ Gesucht wurde also ein fachlich kompetenter wie auch finanzkräftiger Partner, mit dem Anfang Juli 1952 ein Kontakt zustande gekommen war und diese Hoffnungen konzentrierten sich nunmehr auf Sachsenberg. Ein Beauftragter der Bremer Industrie- und Treuhand berichtete am 4. Juli in der bremischen Vertretung von einem Gespräch: »...daß das Sachsenberg-Werk sich mit einem Zusammenschluß zum Zwecke einer gemeinsamen Konstruktion eines Tragflächenbootes grundsätzlich einverstanden erklärt habe... Klarheit bestehe darüber, daß eine gemeinsame Werft nicht errichtet werden soll, sondern daß sich beide Gruppen nur mit der Konstruktion und der späteren Vergebung von Lizenzen an Werften abgeben wollen. Nicht geklärt ist, ob ein gemeinsames oder getrenntes Konstruktionsbüro gebildet werden soll.«⁷⁹ Auch Gedanken über eine kommerzielle Nutzung wurden in dieser Unterredung skizziert. Als eventuelle Einsatzgebiete kamen der Bodensee (wo angeblich die Deutsche Bundesbahn⁸⁰ Interesse zeigte) und die Seebäder an der Nordsee, außerdem als weitere Möglichkeit der Export von Tragflächenbooten zur Sprache⁸¹.

Am 10. Juli berichtete die bremische Vertretung in Bonn über eine Besprechung am Vortag mit Sachsenberg: »Der Vertrieb von Tragflächenbooten soll an die deutsche Nautik-GmbH übertragen werden. Diese Nautik GmbH ist bereits geplant mit Sitz in Hamburg und soll mit einem Grundkapital von 150 000 DM ausgestattet werden. Zu 45 % ist daran die schweizerische Supramar AG beteiligt = 70 000 DM. Ein weiterer Teil ist von der ›Land- und See-Leichtbau‹ (Sachsenberg) übernommen. Verfügbar ist noch der Anteil von 60 000 DM. Dieser Betrag wird von Herrn Sachsenberg für eine Beteiligung der bremischen Gruppe... freigehalten. Herr Sachsenberg beabsichtigt, nicht den bremischen Staat um eine direkte Beteiligung zu bitten, sondern denkt vielmehr an die Beteiligung einiger bremischer Exportfirmen. In diesem Fall soll Sitz der Nautik Bremen werden.

Der derzeitige Entwicklungsstand im Motorenbau erlaubt den Bau von Tragflächenbooten bis zu etwa 80 to. Diese sollen eine Geschwindigkeit von 60 sm. laufen können. Die Seetüchtigkeit der Fahrzeuge liegt dank ihrer Tragflächenkonstruktion über der gleich großer Schnellboote (Verdrängungsschiffe)...

Die Nautik-GmbH (Vertriebsfirma) soll die Schiffbauaufträge an deutsche insbesondere Unterweser-Werften vergeben, hierzu Einzellizenzen erteilen, die Werbung für die Tragflächenboote im allgemeinen übernehmen und sowohl eigene wie Kommissionsgeschäfte machen. Weiter will sie eine eigene Firma zum Bau der Tragflächen gründen, damit das Ansehen der Tragflächenboote

78 Ebd.

79 Ebd. Nach den Aussagen seines Sohnes, Klaus Sachsenberg (Brief vom 3. 11. 1999), soll Sachsenberg von sich aus die Verbindung zu den bremischen Behörden gesucht haben.

80 Die Deutsche Bundesbahn hielt, gemeinsam mit der Österreichischen und der Schweizerischen Bundesbahn, eine monopolartige Position in der Personenschiffahrt auf dem Bodensee inne.

81 StAB 4,35/2-800-210-06/9.

nicht durch Boote mit unzureichend konstruierten Tragflächen gemindert wird. Herr Sachsenberg scheint hierbei an eine Ausnutzung der bei der ›Land- u. See-Gleitbau‹ in Neumünster vorhandenen Anlagen zu denken.«⁸²

Mit der »Nautik« kam eine Bezeichnung ins Spiel, die in einem Brief eines Anwalts an das Amtsgericht Bremen vom 17. September 1952 wie folgt charakterisiert wurde: »Die Firmenbezeichnung Nautik ist seit vielen Jahren die einheitliche Bezeichnung aller Firmen des Sachsenberg-Konzerns, der seinen Stammsitz in Roßlau bei Dessau hatte. Nautikfirmen haben aber außerdem bestanden in Holland, Italien und Rußland. Alle diese sind infolge des Krieges als Feindeigentum beschlagnahmt und verschwunden.«⁸³ In diesem Fall handelte es sich um eine Firma, die am 30. August 1952 als Nautik Schnellverkehrs- und Vertriebs-Gesellschaft mbH gegründet wurde. Die Gesellschafter waren das bremische Bankhaus Neelmeyer (60 000 Mark) und die bereits erwähnte Land- und See-Leichtbau Sachsenbergs aus Neumünster mit 20 000 Mark. Die im Zeitungsartikel erhoffte Einwerbung von weiteren Kapitalien hatte sich offenbar nicht realisieren lassen. Am 18. Mai 1956 wurde die Firma in See-Schnellverkehrsgesellschaft mbH umbenannt⁸⁴. Inzwischen hatte eine andere Firma die Bezeichnung »Nautik« erhalten: Die 1935 gegründete Ostdeutsche Werkstätten GmbH Sachsenbergs erhielt im hessischen Bad Nauheim im August 1956 diese neue wie auch bewährte Bezeichnung. Ihr Sitz wurde zwei Monate später nach Bremen verlegt⁸⁵.

Zurück in den Sommer 1952, als die Frage einer sinnvollen wirtschaftlichen Verwendung konkreter ins Blickfeld rückte: Noch im Juli jenes Jahres griff die bremische senatorische Behörde für Wirtschaft den bereits in Bonn erwogenen Gedanken eines Seebäderverkehrs auf. Nun überlegte man, einen Passagierdienst mit Tragflächenbooten zwischen Bremen und Bremerhaven sowie nach den Nordseebädern sowie nach Helgoland einzurichten, und optimistisch hieß es in einer Aktennotiz vom 18. Juli: »Die Rentabilität eines solchen Fahrgastverkehrs wäre dabei nach vorsichtiger Schätzung gewährleistet.«⁸⁶ An anderer Stelle wurde mehr Zurückhaltung geübt: Der Förderkreis Bremer Forschung hatte sich – anscheinend unabhängig davon – bereits auf einer Sitzung am 24. Juni grundsätzlich mit der Tragflügeltechnik befaßt und dabei »...den Beschluß gefaßt, zu der Frage der Unterstützung der weiteren Versuche und Entwicklung der Tragflächenboote noch keine endgültige Stellung zu nehmen, da das Problem der Verwendung von Tragflächenbooten noch nicht hinreichend geklärt sei«⁸⁷. Doch das Interesse der bremischen Senatsverwaltung

82 Ebd.

83 StAB HRB 3571.

84 Ebd.

85 StAB HRB 4928.

86 StAB 4,35/2 - 800 - 210 - 06/9.

87 Ebd. Bei diesem Zitat handelt es sich um eine Aktennotiz der Senatsbehörde für Häfen, Schifffahrt und Verkehr vom 31. 7. 1952, die die Frage aufwirft, ob nicht jene Sitzung des Fördererkreises vielleicht erst am 24. Juli stattgefunden haben kann und in diesem Falle zusammenhängend mit den Überlegungen der Senatsbehörde für Wirtschaft gesehen werden müßte.

war geweckt und setzte sich fort: Als im September 1952 die Zeitungen von Fahrten eines Sachsenberg/Supramar-Bootes (Typ PT 30) auf dem Vierwaldstätter See berichteten⁸⁸, hielten es die Beamten der Senatsverwaltung für angezeigt, Senator Apelt persönlich darauf aufmerksam zu machen⁸⁹. In den folgenden Monaten spielte Schaper aber keine Rolle mehr, denn er war Focke nach Brasilien gefolgt⁹⁰. Anderhalb Jahre später, am 8. Februar 1954, starb er in Bremen. Seine Witwe hatte zwar noch mit einem Kapitän Kontakt, der an der weiteren Auswertung der Konzeptionen Interesse zeigte, doch rückte dieser alsbald davon ab⁹¹.

Auf einem anderen Gleis war die Entwicklung längst weitergegangen. Anfang Dezember 1952 berichtete eine Zeitung im süddeutschen Erlangen unter der Überschrift: »»Fliegende Schiffe« entstehen an der Weser«⁹² über PT 30 und fuhr recht zuversichtlich fort: »In Bremen soll jetzt ein zweites Tragflügelboot von 21 Tonnen entstehen, das 80 Personen aufnehmen kann und eine Spitzengeschwindigkeit von 85 km/st erreichen soll. Der Bremer Senat hat sich für das ganze Projekt interessiert und den Konstrukteuren Zusagen über die Unterbringungsmöglichkeiten der Büros usw. gemacht. Sowie mit der Produktion auf deutschen Werften begonnen worden ist, soll der Konstruktionsstab aus der Schweiz nach Bremen übersiedeln. Träger des ganzen Projektes ist die »Nautik Schnellverkehrs- und Vertriebs GmbH«, die demnächst über ein Stammkapital von 150 000 DM verfügen soll. ...

Nun wollten... Sachsenberg und seine Firma Schertel-Sachsenberg-Schnell-Boot-Konsortium mit Professor Focke gemeinsam an die Weiterentwicklung gehen. Das zerschlug sich, weil Professor Focke kürzlich nach Brasilien reiste. Das Interesse an Bremen war inzwischen aber so groß geworden, daß Gotthold (sic) Sachsenberg in der Hansestadt bleiben wollte, zumal ein ehemaliger Mitarbeiter von Henry⁹³ Focke, Dipl.-Ing. Frido Kirchhoff, zu Gotthold Sachsenberg und seinen Mitarbeitern stieß.

Den letzten Ausschlag, Bremen als Sitz der neugegründeten Nautik GmbH zu wählen, waren die für den Bau von kleinen Schiffstypen besonders geeigneten Werften an der Weser und an der Lesum.«⁹⁴

Nach der bereits behandelten Gründung der »Nautik« im August 1952 wurde Kirchhoff deren Geschäftsführer. Neben den Einlagen von Neelmeyer und Sachsenbergs hoffte man auf weiteres Kapital, denn weitere 70 000 DM sollten von der Supramar kommen und das Stammkapital auf die bereits erwähnten 150 000 DM bringen. Ein Supramar-Kredit von zusätzlichen 170 000 DM war im Gespräch.

88 So z.B. Hamburger Echo, 10. 9. 1952, Weser-Kurier, 11. 9. 1952.

89 Entsprechender Hinweis der Pressestelle des Senats, etwa 10. 9. 1952, in StAB 4,35/2-800-210-06/9.

90 Focke (wie Anm. 48), S. 88.

91 StAB 5,6/2-951113.

92 Erlanger Tagblatt, 8. 12. 1952.

93 Umgangssprachlicher Rufname von Prof. Dr. Henrich Focke.

94 Erlanger Tagblatt, 8. 12. 1952.

6. Bau der BREMER PIONIER

Im September 1952 fanden die ersten konkreten Überlegungen zum Bau des Bootes statt, die zunächst noch gar nicht auf die Unterweser abzielten. Man plante, das Fahrzeug durch ein Konsortium bauen zu lassen, bestehend aus der Zweigniederlassung der Gebr. Sachsenberg AG in Hamburg-Harburg und der Land- und See-Leichtbau AG in Neumünster (Fertigungs-Nr. 1111). Besondere technische Neuerungen, wie einziehbarer Tragflügel mit Klappensteuerung, waren bereits ins Auge gefaßt, möglicherweise sogar Verstellpropeller des auf diesem Gebiet renommierten Unternehmens Escher-Wyss, sofern der Preis akzeptabel war. Zunächst dachte man als Bauort den Bodensee, denn dort sollte das Boot zunächst fahren. Der dortige führende Schiffbaubetrieb, die Bodan-Werft in Kressbronn, war als Partner im Gespräch und für den Sommer 1953 hoffte man auf Fertigstellung⁹⁵. Doch dann entwickelten sich die Dinge bald rasch zugunsten des Unterweserraums.

Die »Nautik« Schnellverkehrs- und Vertriebsgesellschaft⁹⁶ konnte, nachdem bereits im Dezember 1952 ein Angebot ausgearbeitet worden war⁹⁷, Mitte März 1953⁹⁸ den Auftrag an die Arbeitsgemeinschaft Schnellbootbau (AGS)⁹⁹ vergeben, wobei als Bauwerft die bereits bewährte Werft von Fr. Lürssen in Vegesack ausgewählt wurde¹⁰⁰. Der Vertrag mit Lürssen wurde am 17. März 1953 unterzeichnet, das Boot erhielt die Bau-Nr. 13223¹⁰¹, die Kiellegung erfolgte am 1. April 1954¹⁰². Inzwischen waren schon einige Schwierigkeiten aufgetaucht. Anfang 1953 sollte die Supramar AG Pläne, Zeichnungen und Berechnungen liefern, weil damals das alliierte Verbot, wie bereits erwähnt, entsprechende Arbeiten verbot¹⁰³. Der bei Supramar gezeichnete Generalplan wurde am 29. Januar 1953 von Karl J. Büller, einem engen Mitarbeiter Sachsenbergs, und von Schertel abgezeichnet¹⁰⁴. Doch die Lieferungen aus der Schweiz trafen nur sehr zögerlich ein. So war im Herbst 1953 die AGS gezwungen, ein eigenes Konstruktionsbüro einzurichten, zumal das alliierte Verbot inzwischen aufgehoben war. Später klagte die »Nautik«: »Die Schweizer hatten auf unsere Veranlassung vorher eine Reihe früher bei der Gebrüder Sachsenberg AG, Roßlau, beschäftigter deutscher Tragflügelbootkonstrukteure eingestellt, so daß wir annehmen konnten, hinsichtlich der Konstruktion gut

95 StAB 4,35-800-215-00-N.

96 Weser-Kurier, 18. 3. 1953.

97 StAB 4,35-800-215-00-N (Schäfer-Gutachten).

98 Weser-Kurier, 18. 3. 1953.

99 StAB 4,35-800-215-00-N (Schäfer-Gutachten).

100 Weser-Kurier, 18. 3. 1953.

101 Die exorbitant hohen Baunummern bei Lürssen erklären sich dadurch, daß die kleinen Boote bis 1938 mitgezählt wurden. Abweichend von der Angabe in der Akte vermerkt ein Auftragsbuch (provisorische Signatur NC 1111) im Historischen Archiv der Lürssen-Werft den 4. 3. 1953 als Auftragsdatum.

102 StAB 4,35/2-800-210-06/9.

103 StAB 4,35-800-215-00-N.

104 Generalplan im Historischen Archiv der Lürssen-Werft.

und schnell bedient zu werden. Hinsichtlich dieses Punktes haben wir leider Erfahrungen gemacht, die wenig Anreiz dafür bieten, bei künftigen Bauten diesen Weg noch einmal zu beschreiten.«¹⁰⁵ Die Gründe für diese unbefriedigende Zusammenarbeit (trotz der Verflechtung Sachsenbergs mit der Supramar!) lagen nicht nur in der räumlichen Entfernung, sondern auch daran, daß man bei Supramar unter einen Mangel an einschlägig qualifizierten Ingenieuren litt. In der Schweiz selbst waren weitere geeignete Fachkräfte nicht mehr aufzutreiben und die Schweizer Arbeitsämter zeigten sich bei der Einstellung deutscher Ingenieure inzwischen recht zugeknöpft. Weitere Schwierigkeiten kamen hinzu. Der von der bremischen Firma Röchling gelieferte rostfreie Stahl für die Tragflügel erwies sich z.T. als unbrauchbar, weil auch bei der Herstellerfirma ein Engpaß an besonders qualifiziertem Personal herrschte und die Herstellung gerade dieses Spezialstahls Neuland bedeutete¹⁰⁶.

Über die Motorenanlage hatte man sich im März 1953 noch optimistische Hoffnungen gemacht: »Als Antrieb sind etwa 1000 PS leistende Mercedes-Benz-Motoren – zunächst Benzin- und später Dieselmotoren – vorgesehen, die dem Schiff ca. 75-80 km/st geben sollen.«¹⁰⁷ Bereits zu einem frühen Zeitpunkt – noch vor dem Bau des Bootes – wurde mit den amerikanischen Firmen Caterpillar und Cummins über die Lieferungen von Dieselmotoren verhandelt, doch führten diese Bemühungen zu keinem Ergebnis, da für das Boot geeignete Dieselaggregate nicht zu bekommen waren¹⁰⁸. Schließlich wurden von der englischen Lieferfirma Morgan, Pool, Bray in Parkston Motoren aus britischen Marinebeständen erworben, denn die später immer noch vorgesehenen Daimler-Benz-Motoren (650 PS) waren nicht vor Frühjahr 1955 lieferbar¹⁰⁹. Der aus vier Benzinmotoren (dabei hatte man auch gleich an die Ersatzteilbeschaffung gedacht) bestehende Satz vom im Zweiten Weltkrieg bewährten Typ Hall-Scott Defender (650 PS) konnte gerade noch rechtzeitig in Empfang genommen werden, da die Lieferfirma kurz danach unvorhergesehen in Konkurs ging¹¹⁰. Dieser Motorentyp erwies sich später als die eigentliche Achillesferse des Bootes.

Das umfangreiche technische Know-how der Lürssen-Werft wurde wohl kaum in Anspruch genommen, die Konstrukteure des Unternehmens dürften eher die Rolle von interessierten Zuschauern gespielt haben, was in einem Bericht auch angedeutet wird: »Auch der Konstruktions-Chef¹¹¹ der klassischen Entwicklungsstätte des Schnellbootsbaus, Lürssen-Werft, Vegesack, bestätigt die guten sicheren Fahreigenschaften des Vorläufers von PT 20, des auf dem Lago Maggiore eingesetzten Bootes PT 10«¹¹². Die Vergabe der

105 StAB 4,35 - 800 - 215 - 00 - N.

106 Ebd.

107 Hamburger Abendblatt 18. 3. 1953.

108 Brief von Herrn Dipl.-Ing. Werner Hinsch, Lauenburg, an den Vf., 6. 2. 2000.

109 StAB 4,35 - 800 - 215 - 00 - N (Schäfer-Gutachten).

110 StAB 4,35 - 800 - 215 - 00 - N.

111 Dipl.-Ing. Alfred Bunje (1890 – 1982), 1919 – 1960 bei Lürssen, zuletzt als Chefkonstrukteur, s. StAB 9, S 0 - Alfred Bunje.

112 StAB 4,35 - 800 - 215 - 00 - N (Schäfer-Gutachten).



Abb. 3: Der Bootskörper der BREMER PIONIER bei Focke-Wulf in Bremen im Bau.
(Foto: Archiv Elbschiffahrtsmuseum Lauenburg/Elbe)

Typenbezeichnung PT 21¹¹³ (endgültige Supramar-Klassifikation, die in verschiedenen Quellen genannte Bezeichnung PT 20 war entweder nur vorläufig, auf jeden Fall bezieht sie sich auf einen ähnlichen Typ) für das im Bau befindliche Tragflächenboot spricht eine eindeutige Sprache und der noch heute im Archiv der Lürssen-Werft vorhandene Plan stammt auch von Supramar.

Am Bau des Bootes wirkten eine Reihe von Firmen mit. Der Bootsrumpf, der Kommandostand und die Aufbauten waren zunächst bei Lürssen in Auftrag gegeben worden, doch wegen kurzer Liefertermine und eines Streiks auf der Werft im Sommer 1953 hatte Lürssen den aus Leichtmetall zu fertigenden Rumpf bei Focke-Wulf in Bremen bestellt, denn die Flugzeugbauer kannten sich mit diesem Material aus. Die Aufbauten, ebenfalls aus Leichtmetall, wurden bei der Firma Nipp in Bremen geordert.

Das Getriebe, eine Eigenkonstruktion der AGS, entstand bei Gutbrod in Hannover, unter den Zulieferern verdienen die Zahnradfabrik in Friedrichshafen und die Deutschen Edelstahlwerke in Düsseldorf besondere Erwähnung. Für die Tragflügel, das Ruder und die Wellen zeichnete die Firma Wehrhahn in Delmenhorst verantwortlich, der hierfür rostfreie Stahl war, wie bereits erwähnt, bei dem Unternehmen Röchling bestellt worden. Während die

113 Bezeichnung auf dem Generalplan im Historischen Archiv der Lürssen-Werft.

Schrauben in Hamburg bei Becker gefertigt wurden, stammten die Steuerungsanlage, Rudermaschine, Hydraulik sowohl von Wehrhahn als auch von Rexroth aus Lohr am Main¹¹⁴.

Zu den technischen Daten des Bootes: Wasserverdrängung 24 t¹¹⁵, Länge über Anhänge 20,08 m, Länge in der Konstruktionswasserlinie 18,31 m, Breite über Tragflügel 7,8 m, Breite über Deck 4,8 m, Seitenhöhe auf Stufe 2,17 m, Gesamthöhe 4,3 m, Tiefgang schwimmend 2,6 m, Tiefgang bei hochgeklappten Tragflächen 1,6 m¹¹⁶. Die bereits erwähnten beiden Benzinmotoren (Gesamtleistung 1300 PS) wirkten auf zwei Schrauben. Auf späteren Fahrten konnte damit eine Geschwindigkeit von etwa 35–43 Knoten erreicht werden¹¹⁷. Die beiden Passagierräume vorn und achtern boten Platz für 65 Fahrgäste¹¹⁸.

In der Nacht zum 17. März 1954¹¹⁹ konnte der bei Focke-Wulf gefertigte Rumpf zu Lürssen nach Vegesack überführt werden. Der Transport wurde von der renommierten Bremer Spedition Kühne & Nagel auf dem Landweg durchgeführt. Eine schwere Zugmaschine zog einen Anhänger mit dem Bootsrumf¹²⁰. Tags darauf wurde der Rumpf bei Lürssen versuchsweise schon einmal zu Wasser gelassen: »Im Vegesacker Hafen vollzog sich gestern vormittag ein Stapellauf, ohne daß die übliche Taufe voranging. Ein Kran hob das ›fliegende‹ Fahrgastschiff ins Wasser, das in der Nacht vorher über die Autobahn von den Focke-Wulf-Werken zur Lürssen-Werft gebracht worden war. Wer zufällig am Vegesacker Hafen vorbeikam, blieb stehen und bestaunte den gelb angestrichenen Aluminiumrumpf, der ein Mittelding zwischen Schiff und Flugzeug ist.«¹²¹

Deren Geschäftsleitung hatte zwar die Endfertigung des Bootes im eigenen Betrieb zugelassen und damit dem Projekt eine Chance gegeben, blieb jedoch auf kritische Distanz. Gegenüber einem Beamten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hieß es noch im März 1954: »Die Herren Lürßen¹²² und Bunje¹²³ teilten mit, daß sich die Fertigstellung des Tragflächenbootes verzögere, und mit den ersten Erprobungsfahrten frühestens etwa in zwei Monaten zu rechnen sei. Von sich aus erklärten die Herren, daß sie nicht die geringste Absicht hätten, irgendwelche ›Experimente‹ durchzuführen... Die Herren erklärten weiter, daß sie ihren guten Firmennamen zu verlieren hätten, und aus diesem Grunde schon so vorsichtig wie möglich an die Sache herangingen.«¹²⁴ Bei aller Skepsis sah man aber auch Chancen:

114 StAB 4,35-800-215-00-N (Schäfer-Gutachten).

115 Büller (wie Anm. 2), S. 154.

116 Generalplan im Historischen Archiv der Lürssen-Werft.

117 Weser-Kurier, 15. 11. 1958.

118 Weser-Kurier, 25. 6. 1955.

119 Norddeutsche Volkszeitung, 18. 3. 1954.

120 Wirtschafts-Correspondent, 6. 5. 1954. Es handelt sich dabei um ein Beispiel verspäteter Berichterstattung.

121 Norddeutsche Volkszeitung, 18. 3. 1954.

122 Gemeint ist damit einer der beiden damaligen Inhaber, entweder Gert Lürßen (1913–1991) oder sein Bruder Fritz-Otto Lürßen (1917–1981).

123 Über Bunje s. Anm. 111.

124 StAB 5,6/2-951113.

»Herr Bunje, der im vorigen Jahr verschiedene Fahrten an Bord eines Tragflächenbootes auf dem Lago Maggiore mitgemacht hat, berichtete, daß er von den guten Manövrier-Eigenschaften dieses Tragflächenbootes sehr beeindruckt gewesen sei. Ob das jetzt im Bau befindliche Boot dieselben Eigenschaften hat, kann nur durch praktische Versuche festgestellt werden.«¹²⁵

Doch man achtete darauf, daß der Bau des Tragflügelbootes nicht den übrigen, wesentlich wichtigeren Betrieb auf der Werft störte. Als im August 1954 die Motoren und Tragflächen immer noch nicht zur Endmontage bei Lürssen eingetroffen waren, hieß es dementsprechend: »Da ... die Werft an einigen Neubauten arbeitet, deren Verträge Konventionalstrafen für Terminverzögerungen vorsehen, lehnt sie es aus rationellen Gründen ab, an dem Tragflächenboot weiter zu arbeiten, solange nicht alle bisher noch fehlenden Teile vorhanden sind. Sie ist aber bereit, bei Anlieferung von einzelnen Teilen für die »Nautik« auch zwischenzeitlich zu arbeiten, wenn diese sich bereiterklärt, die dadurch evtl. entstehenden Konventionalstrafen für die anderen Neubauten zu übernehmen.«¹²⁶

Mitte Oktober 1954 befand sich das Boot in der Endausrüstung. Mit der ersten Probefahrt wurde für Anfang November gerechnet¹²⁷, ein Termin, der aber nicht gehalten werden konnte. Im November fehlten immer noch Motorenteile, so daß der Probefahrtstermin auf frühestens Monatsende verschoben werden mußte¹²⁸.

Daneben war die »Nautik« in anderen Projekten aktiv, so für Frankreich und für die hessische Wasserschutzpolizei¹²⁹. Über einen auch Bremen betreffenden Auftrag berichtete ein Zeitungsartikel Mitte Oktober 1954: »Ein »kleiner Bruder«, ein Boot mit zehn Tonnen Wasserverdrängung, ist bei der Bremer Firma Nipp & Co. noch in Arbeit, während zwei Sechs-Tonnen-Boote des Systems Schertel-Sachsenberg in Berlin fertiggestellt werden«¹³⁰.

Bei dem bei Lürssen im Bau befindlichen größeren Boot war Ende Dezember 1954 der Bootskörper fertig ausgerüstet, bis auf den Anstrich und einige kleinere Arbeiten. Die Antriebs-, Hydraulik- und Pumpenanlagen sowie der achtere Tragflügel mit Ruder waren schon eingebaut, die Steuerelemente installierte man gerade, während zu diesem Zeitpunkt der vordere Tragflügel mit Klappensteuerung angeliefert war, aber noch auf seine Montage wartete. Von der Innenausstattung des vorderen und achteren Passagiererraums war noch gar nichts zu sehen, denn deren Einrichtung war erst nach den

125 Ebd.

126 Ebd.

127 Der Mittag, 16./17.10.1954.

128 StAB 5,6/2 - 951113.

129 Brief von Herrn Dipl.-Ing. Werner Hinsch, Lauenburg/Elbe an den Vf., 13. 6. 1999 (mit Mskr. für eine Ausstellung). Mehr über diese Aktivitäten bei Büller (wie Anm. 2), S. 156.

130 Der Mittag, 16./17.10.1954. Das Boot der Firma Nipp war auch von der »Nautik« in Auftrag gegeben worden, wurde Anfang November 1954 fertiggestellt und war für den Rhein zu Kontrollzwecken vorgesehen, s. Bremer Nachrichten, 8.11.1954.

Erprobungsfahrten vorgesehen, um eventuell notwendig gewordene Änderungen an Elektrik, Hydraulik und Rohranlage leichter ausführen zu können¹³¹.

Nun konzentrierten sich die Hoffnungen auf das neue Jahr. Im Januar 1955, während bei Lürssen der Rumpf mit den Motoren ausgerüstet wurde, erschien der geradezu verheißungsvolle Name BREMER PIONIER in der Presse, wobei als Taftermin der März gehandelt wurde¹³². Mitte März 1955 hieß es dann: »Das Boot ist bei Lürssen im Bau und demnächst fertig zur Probefahrt.«¹³³

Entgegen den ursprünglichen Hoffnungen zog sich die Ausrüstung des Bootes noch weitere Monate hin. Doch die Presse stimmte ihre Leser schon auf eine zu erwartende Sensation ein: »Wenn es seine ersten Fahrten unternimmt, dürfte die Strandstraße und der Utkiek¹³⁴ schwarz von Menschen sein. Wer möchte nicht einmal ein so großes Boot sehen, das mit Schnellzugsgeschwindigkeit über das Wasser huscht?«¹³⁵

Erst am 1. Juni 1955 wurden auf der Weser ein paar Runden gedreht, um die Maschinen einlaufen zu lassen¹³⁶. Am 24. Juni nahm es seine Probefahrten auf¹³⁷ und rief sogleich die Aufmerksamkeit des Publikums hervor: »Viel Aufsehen erregt immer wieder der stromlinienförmige, mit Autogeschwindigkeit auf der Weser dahinbrausende Wasseromnibus während seiner Erprobungsfahrten. Es soll vorgekommen sein, daß interessierte Zuschauer dieses eigenartige Fahrgastschiff... für ein neuzeitliches Wasserflugzeug hielten.«¹³⁸

Nach Abschluß der Probefahrten nahm man am 4. August in Bremen das Boot wieder aus dem Wasser: »Es war ein ungewöhnliches Kolli, das gestern vormittag im Europahafen in Höhe des Speichers I im Stopp des großen BLG¹³⁹-Schwimmkrans hing: ein 20-t-Tragflügelboot, das vom Kran sanft wie ein Baby auf der Nordkaje abgesetzt wurde. Dem Vernehmen nach will man dort untersuchen, wie die bisherigen Probefahrten dem Unterbau des Bootes bekommen sind.«¹⁴⁰

7. *Hinter den Kulissen – Das Ringen um die Finanzierung.*

Schon vor der Auftragsvergabe setzten die Bemühungen um die Finanzierung des Projekts ein. Am 21. September 1952, also noch in einem sehr frühen Stadium, hatte die in Gründung befindliche »Nautik« die bremischen Behörden sowie das Bundesministerium für Verkehr über ihr Vorhaben in Kenntnis

131 StAB 4,35 - 800 - 215 - 00 - N (Schäfer-Gutachten).

132 Weser-Kurier, 13.1.1955.

133 StAB 4,35 - 800 - 215 - 00 - N.

134 Der Utkiek bildet einen Teil der Vegesacker Weseruferpromenade vor dem historischen Havenhaus und zwischen dem Anleger der Fähre Vegesack-Lemwerder sowie dem Hafen.

135 Bremer Nachrichten, 3.6.1955.

136 Ebd.

137 Norddeutsche Volkszeitung, 25./26.6.1955.

138 Weser-Kurier, 25.6.1955.

139 Bremer-Lagerhaus-Gesellschaft.

140 Weser-Kurier, 5.8.1955.

gesetzt und beide Behörden tauschten sich darüber aus. In einem Brief von Bremen nach Bonn hieß es: »Das Projekt stellt eine Konstruktion dar, deren Weiterentwicklung mit allen Mitteln gefördert werden muß. Ob die in dem Boot verwirklichten Ideen zu einer Revolutionierung des Schiffsbau führen, wie es von manchen Seiten angenommen wird, mag dahingestellt bleiben.«¹⁴¹

Einen Monat später wurden die Aktivitäten konkreter. Am 3. Oktober suchten Sachsenberg und Kirchhoff die bremische Vertretung in Bonn auf und baten um Unterstützung bei Bonner Stellen. Es ging um sogenannte 7d-Gelder (Zuschüsse betreffend § 7 EStG)¹⁴², die man steuerlich günstig absetzen konnte und die damals zu bevorzugten Finanzierungsmethoden im deutschen Schiffbau gehörten. Auf diese Weise konnte bis 1954 Fremdkapital zinslos zu Investitionszwecken herangezogen werden¹⁴³.

Nun standen 7d-Gelder von 350 000 DM in Aussicht. Welche Kontakte auch immer eine Rolle gespielt hatten, die Schokoladenfirma Sprengel aus Hannover war zu einer Zahlung von 300 000 DM bereit. Die restlichen 50 000 Mark stammten von einem Hannoveraner Geschäftsmann, welcher der Firma Sprengel offenbar nahestand und im Ersten Weltkrieg bei der Kaiserlichen Marine gedient hatte. Kirchhoff stufte in einem Schreiben vom 17. November eine positive Entscheidung als »lebenswichtig«¹⁴⁴ für das gesamte Unternehmen ein. Die Vergabe dieser Gelder war aber aus steuerlichen Gründen zeitlich befristet, zunächst bis zum 15., dann bis zum 22. November 1952. Da die Förderungswürdigkeit in Bonn geprüft wurde, bedeutete das einen Wettlauf mit der Bürokratie. Im zuständigen Bundesverkehrsministerium irrte der Antrag zwischen den Abteilung See- und Binnenschifffahrt hin und her, so daß der zustimmende Bescheid erst am 23. Dezember eintraf. Das war offenbar zu spät, um die aus Hannover angebotenen Gelder noch nutzen zu können¹⁴⁵. Nach diesem ersten Rückschlag blieb es etwa ein Jahr still um mögliche Investoren, während das Boot dennoch unverdrossen in Auftrag gegeben wurde.

Ins Blickfeld rückt nun eine einflußreiche Persönlichkeit, die in der Folgezeit hinter den Kulissen die Fäden ziehen sollte: Dr. Heinrich Maas, Jurist und seit den dreißiger Jahren fast ununterbrochen im bremischen Hafensort tätig, bis er 1973 als Senatsdirektor in den Ruhestand ging. Seit Ende der fünfziger Jahre galt er als engster Vertrauter des langjährigen Senators für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, Georg Borttscheller (FDP)¹⁴⁶.

141 StAB 4,35 - 800 - 215 - 00 - N.

142 Ebd.

143 Peter Kuckuk, Westdeutscher Schiffbau in der Nachkriegszeit: Ein Überblick, in: Ders. (Hrsg.) Unterweserwerften in der Nachkriegszeit. Von der »Stunde Null« zum »Wirtschaftswunder« (Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens, Heft 20), S. 18.

144 StAB 4,35 - 800 - 215 - 00 - N.

145 Ebd.

146 Über Maas (1908–1981), s. Weser-Kurier, 16. 2. 1971, Bremer Nachrichten, 4. 3. 1981 (Nachruf).

Anfang 1954 bemühte sich die »Nautik« um staatlich abgesicherte Kredite. Es ging um eine Landesbürgschaft für eine Schiffshypothek von 170 000 DM und bei der Entscheidung hatte Maas seinen Anteil. Am 14. Januar 1954 schrieb er an das Senatsressort für Finanzen: »Die Aussichten der Tragflächenboote sollen in keiner Weise überschätzt oder mit denen der Flugzeuge verglichen werden. Trotzdem glaube ich, daß Bremen im vorliegenden Falle die Übernahme der Landesbürgschaft vertreten kann und sie im Hinblick auf mögliche zukünftige Entwicklungen auch übernehmen sollte.«¹⁴⁷ Der Zustimmung der bremischen Wirtschaftsdeputation, die am 24. Februar erteilt wurde¹⁴⁸, war damit der Boden bereitet worden.

Am 2. Dezember 1954 bat die »Nautik« den Senator für Wirtschaft um eine weitere Bürgschaft. Anfangs hatte man das Projekt nur auf 570 000 DM kalkuliert, inzwischen schätzte man, wegen einiger Schwierigkeiten beim Bau des Bootes (die allgemeinen Lohnsteigerungen 1953/54 um etwa 10 % taten ein übriges), den Finanzbedarf auf 720 000 DM (plus 3 % für Unvorhergesehenes). Nun ging es um ein weiteres Darlehen von diesmal 220 000 DM. In beiden Fällen trat die in Bremen residierende Deutsche Schiffahrtsbank als Kreditgeber auf. Bei insgesamt 390 000 DM lag die hypothekarische Belastung des gesamten Projektes bei 49 %. Die Obergrenze des geschäftlich Vertretbaren lag für die Bank dagegen bei 60 %, so war noch einiger finanzieller Spielraum vorhanden.¹⁴⁹

Um die Berechtigung der Bürgschaft für die letztere Summe untersuchen zu lassen, beauftragte am 16. Dezember 1954 der Senator für Finanzen den in Bremen angesehenen Ingenieur und Wirtschaftsprüfer Professor Schäfer¹⁵⁰, der, wie bereits erwähnt, schon drei Jahre früher im Fall des ersten Schaper-Bootes gutachterlich tätig geworden war. Erfahren und kompetent auf technischem wie auch finanziellem Gebiet, ging Schäfer gründlich zu Werk: Er hielt nicht nur mehrere Besprechungen mit Sachsenberg und seinen Mitarbeitern ab, sondern suchte auch die Lürssen-Werft auf, wo er das Boot besichtigte und die Rechnungsbelege prüfte. Schließlich kam er zu dem Ergebnis: »Ich halte das Projekt für sorgfältig überlegt, richtig berechnet und konstruiert, sauber und gediegen im Material und Ausführung erstellt, soweit letzteres im jetzigen etwa 90 % fertigen Zustand zu beurteilen ist.«¹⁵¹, wengleich er einräumte: »Die Wirtschaftlichkeit des Einsatzes ist aber zahlenmäßig schwer mit genügender Sicherheit voraus zu berechnen«¹⁵². Schäfer schätzte die Baukosten insgesamt auf 740 000 DM (also etwas höher, als die »Nautik«) sowie aufgrund von Statistiken über den Einsatz von PT 10 auf dem Lago Maggiore die Gesamtbetriebskosten auf 250 000 DM jährlich, und

147 StAB 4,35-800-215-00-N.

148 Die Welt, 24. 2. 1954.

149 StAB 4,35-800-215-00-N.

150 Über Schäfer, s. Anm. 40. Schäfer hatte 1945 die Zerstörung der bremischen Häfen verhindern helfen und auch das hatte ihm wohl die Anstellung im bremischen Staatsdienst eingebracht.

151 StAB 4,35-800-215-00-N (Schäfer-Gutachten).

152 Ebd.

so wären seiner Ansicht nach mindestens 255000 DM an Einnahmen anzustreben: »Ob solche Frequenz und Fahrleistung erreichbar ist, hängt von den Fahrtstrecken, Saison und Wetter ab«¹⁵³. Schäfer sah aber die Entwicklungschancen in größeren Zusammenhängen: »Neben dem öffentlichen Verkehr auf Binnen- und Küstengewässern ist aber bestimmt auch mit zunehmendem Einsatz von Tragflügelbooten für Zoll, Wasserschutzpolizei, Grenzschutz und entsprechende ausländische Bedarfsstellen zu rechnen.«¹⁵⁴ Für die Absicherung durch eine Bürgerschaft brach Schäfer eine Lanze mit einem Seitenblick auf das Schicksal der ostdeutschen Unternehmungen Sachsenbergs nach 1945: »Den beträchtlichen Aufwand für so entscheidende Neuerungen kann kein Unternehmen allein finanzieren, vollends nicht ein Unternehmen, das durch den Kriegsausgang über 90 % seines enormen Besitzes verloren hat, der ihm als der größten Binnenwerft Deutschlands gehörte.«¹⁵⁵ Nach aller Abwägung brach sich dann aber doch auch bei dem nüchtern kalkulierenden Schäfer ungehemmter Optimismus Bahn, indem er ausführte: »Aller Verkehr strebt nach Geschwindigkeitssteigerung. Das Tragflügelboot ist geeignet, dieses Bedürfnis auf Wasserstrecken zu erfüllen. Sein Einsatz ist besonders da aussichtsvoll, wo diese Strecken für Flugzeuggeschwindigkeiten zu kurz sind und Luftverkehr deshalb unwirtschaftlich wäre... Das Tragflügelboot kann somit eine sichtbare Bedarfslücke schließen... Demgemäß sind steigende In- und Auslandsaufträge zu erwarten, die der Bremischen Wirtschaft, insbesondere dem Schiffbau, Vorteile bringen können.«¹⁵⁶

Schäfer stand mit seinen Ansichten nicht allein. Führende Kapazitäten in der damaligen Schiffbautechnik, wie der Direktor des Germanischen Lloyd, Dr. Schnadel, und Professor Weinblum von der Universität Hamburg hatten sich gutachterlich ebenso positiv zu den Tragflächenbooten geäußert und gemeinsam eine Fahrt auf dem Lago Maggiore unternommen. Schließlich untermauerte Schäfer seine Ausführungen mit Gutachten, die von Ingenieuren stammten, welche im Krieg Zeuge der Entwicklungsarbeiten bei Sachsenberg waren¹⁵⁷.

So stand einer Genehmigung der Bürgerschaft nichts mehr im Wege und sie wurde am 12. Januar 1955 von der Deputation für Wirtschaft erteilt, die Finanzdeputation folgte zwei Wochen später, am 25. Januar.

153 Ebd.

154 Ebd.

155 Ebd.

156 Ebd.

157 Ebd. Es handelte sich um den früheren Chef der Beschaffungsstelle für Pioniergeräte im Oberkommando des Heeres (OKH), Oberst a.D. Dipl.-Ing. F. Garellly, Stuttgart-Degerloch (Gutachten vom 18. 5. 1953), Oberbaurat Dipl.-Ing. Kohrs, Elze/Hann. (Brief vom 4. 8. 1952), K. hatte sich mit zunächst bei der Feuerwehr Berlin mit allgemeinem Brandschutz und Feuerlöschbooten, seit 1942 im Reichsministerium des Innern mit Polizei- und Zollbooten befaßt, und Dipl.-Ing. Wulf Schwerdfeger, Kiel (Gutachten vom 30. 9. 1951), 1941 – 1945 für Tragflächenboote zuständiger Referent im Oberkommando der Marine (OKM). Diese Schriftstücke waren dem Gutachten Schäfers beigefügt. Weinblum hatte vor 1945 auch mit Sachsenberg zusammengearbeitet.

Damit war aber der Finanzbedarf des Projekts keineswegs gestillt: Noch im Frühjahr desselben Jahres (der genaue Zeitpunkt ist unbekannt) wurde ein dritter Kredit von 150 000 DM, der von der Bremer Landesbank bereitgestellt wurde, vom bremischen Staat verbürgt, so daß dieser nunmehr für über eine halbe Million geradestehen mußte. Im März 1955 hatten Stellen in Bonn Sachsenberg eine Bundesbürgschaft für einen Kredit von 900 000 DM mit 15-jähriger Laufzeit in Aussicht gestellt. Was aus diesem Vorhaben geworden ist, ist nicht bekannt. Doch wurden noch bis 1956 drei weitere Kredite in Anspruch genommen: 450 000 DM vom Gerling-Konzern sowie 150 000 DM und 300 000 DM von der Deutschen Bank. In ihrer Höhe entsprachen diese Kredite jedenfalls der von Sachsenberg erhofften Bundesbürgschaft, um die noch im Mai 1955 verhandelt wurde, wobei Maas von Bremen aus der »Nautik« sekundierte und in einem Schreiben vom 23. Mai dem Bundesverkehrsministerium eine positive Entscheidung empfahl¹⁵⁸.

8. Die mühsame Vermarktung der BREMER PIONIER

Als das Boot sich bei Lürssen im März 1953 in Auftrag befand, hoffte man offenbar, es bereits im Winter 1953/1954 auf dem Bodensee¹⁵⁹ (offenbar zu Ausbildungszwecken)¹⁶⁰ und im Frühjahr 1954 im Mittelmeer einzusetzen¹⁶¹, wobei die französisch-italienische Riviera ins Gespräch kam¹⁶². Damit wurden Gedanken weitergesponnen, die bereits in der Frühphase des Projekts erörtert worden waren, so – wie bereits erwähnt – im Juli 1952 in Bonn. Zwei Monate später, im September 1952, hatten die Überlegungen um Einsätze auf dem Bodensee, dem Mittelmeer und auf Schweizer Seen gekreist¹⁶³. Doch nun gingen im März 1953 die Planungen sogar weiter, denn eine Bremer Zeitung schrieb: »Nach dem jetzt in Bau gegebenen 20-To.-Boot, das auf der Unterweser erprobt und dann über den Rhein zum Bodensee gebracht werden soll, ist ein Fahrzeug von 40 Tonnen und noch größerer Platzzahl vorgesehen.«¹⁶⁴ Weit entfernt von der nüchternen Realität, fuhr der Zeitungsartikel fort: »Aus allen Erdteilen haben sich bereits Interessenten gemeldet, die diese Boote einsetzen möchten.«¹⁶⁵

Ein anderer Artikel berichtete von der Weiterführung bisheriger Überlegungen zum Unterweserverkehr und präziserte: »Die ›Nautik Schnellverkehrs- und Vertriebsgesellschaft‹ will, wie uns Diplom-Ingenieur Frido Kirchhoff mitteilte, im Rahmen ihres Bauprogramms untersuchen, ob sich auch ein Einsatz von Tragflügelbooten im Personenverkehr auf der Unterweser lohnt. Sollte sich ein solcher Verkehr als rentabel erweisen, könnten täglich mehrere

158 StAB 4,35 - 800 - 215 - 00 - N.

159 Bremer Nachrichten, 18. 3. 1953.

160 Weser-Kurier, 18. 3. 1953, Niederdeutsche Zeitung, 19. 3. 1953.

161 Bremer Nachrichten, 18. 3. 1953.

162 Hamburger Abendblatt, 18. 3. 1953.

163 StAB 4,35 - 800 - 215 - 00 - N.

164 Bremer Nachrichten, 18. 3. 1953.

165 Ebd.

solcher Schnellboote zwischen Bremen, Bremerhaven und den Nordseeinseln pendeln. Bremerhaven würde dann von Bremen aus in etwa einer Stunde erreicht werden können. Bisher dauert die Fahrzeit auf normalen Fahrgastschiffen drei bis vier Stunden.«¹⁶⁶ Immerhin scheint sich die 1926 gegründete und noch heute im Fahrgastverkehr auf der Unterweser tätige bremische Reederei Otto Schreiber im Frühjahr 1954 mit dem Gedanken getragen zu haben, ebenfalls ein Tragflächenboot zu bauen¹⁶⁷. Doch die Geschäftsleitung der Lürssen-Werft, unter deren Dach sich die Fertigung der BREMER PIONIER vollzog, blieb allen diesen Plänen gegenüber skeptisch und wurde im März 1954 wie folgt zitiert: »Soweit Herr Lürßen bekannt ist, soll dieser Neubau ebenfalls auf oberitalienischen oder Schweizer Seen eingesetzt werden; etwa weitergehende Absichten (regelmäßige Fahrten auf der Unterweser, nach Helgoland oder Wangerooge) hält Herr Lürßen z.Zt. noch für unreif. Auch ist er der Ansicht, daß ein etwa beabsichtigter regelmäßiger Fahrgastdienst zwischen Bremen und Bremerhaven mit Tragflächenbooten völlig unrentabel sei.«¹⁶⁸

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Bremen, als Behörde des Bundesverkehrsministeriums für die Sicherheit auf den Wasserstraßen zuständig, befaßte sich bereits zur gleichen Zeit mit den Auswirkungen des neuen Verkehrsmittels, während das Boot noch im Bau war. Am 15. März 1954 hielt der Präsident der Direktion in einer Aktennotiz fest: »Neu ist aber der Gesichtspunkt, daß auf der Wasserstraße überhaupt Fahrzeuge mit 60 bis 70 km Stundengeschwindigkeit auftauchen und daß hierdurch eine Gefährdung der übrigen Verkehrsteilnehmer auf dem Wasser möglich ist.«¹⁶⁹ Diese Bemerkung war nur der Auftakt zu einer überaus kritischen Beschäftigung der Verwaltung mit dieser Materie.

Doch völlig unabhängig von diesen an anderer Stelle geäußerten Einwänden setzten Sachsenberg und seine Mitstreiter ihre Vorhaben fort. Fast zwei Jahre später, als man im Januar 1955 bei Lürssen das Boot ausrüstete, sahen die Planungen noch ähnlich aus, wie knapp zwei Jahre vorher: »Auch Fahrten nach Wangerooge und anderen Nordseeinseln sind vorgesehen, um die Verwendungsmöglichkeit dieses neuen Schiffstyps im Verkehr über das Wattenmeer kennenzulernen. Später wird dann der BREMER PIONIER auf dem Seeweg nach Rotterdam fahren und von dort rheinaufwärts zum Bodensee. Hier soll er vorübergehend der Ausbildung von Personal für weitere Tragflügelboote dienen. Die endgültigen Einsatzorte des PT 20 sollen schließlich die Adria und das Mittelmeer sein.«¹⁷⁰ Ende Dezember 1954 hatte man sich offenbar konkrete Vorstellungen für den Anfang der aktiven Fahrzeit des Neubaus gemacht: Die »Nautik« hatte nämlich vor, das Boot zunächst selbst zu bereedern¹⁷¹. Das zerschlug sich jedoch.

166 Weser-Kurier, 18. 3. 1953.

167 StAB 5,6/2 - 951113. Noch später, am 14. 11. 1956, fuhren zwei Schiffsführer der Reederei an Bord der BREMER PIONIER mit.

168 Ebd.

169 Ebd.

170 Weser-Kurier, 18. 3. 1955.

171 StAB 4,35 - 800 - 215 - 00 - N (Schäfer-Gutachten).

Als das Boot im Sommer 1955 fertig war, schaffte man es immerhin, das Interesse der US-Marine zu wecken, die sich gerade in jener Zeit intensiv mit der Materie befaßte: »Mitte der 50er Jahre... begann sich die amerikanische Marine Gedanken über die Tragflügelboote zu machen. Diese Gedanken sollten schließlich dazu führen, daß die US Navy eine der dominierenden Rollen auf dem Gebiet der Entwicklung solcher Fahrzeuge spielen sollte... Hinzu kam natürlich, daß man sich in der amerikanischen Marineleitung auch Gedanken darüber machte, wie es möglich sein könnte, bei der Geschwindigkeit der Überwasserstreitkräfte mit der Entwicklung der Technologien bei den anderen Waffen mitzuhalten; denn dort wurden immer höhere Geschwindigkeiten erzielt. Vor allem sah man im schnellen Tragflügelboot eine wirksame Antwort auf die immer schneller werdenden, ständig getaucht fahrenden Nuklear-U-Boote des möglichen Feindes«¹⁷².

Im Herbst 1955 besuchte der für die US Navy zuständige Unterstaatssekretär Bremen und unternahm eine Fahrt auf der BREMER PIONIER, äußerte sich auch positiv. Einige Monate später, am 16. April 1956 traf eine 16-köpfige Kommission der US Navy in Bremen ein und ließ sich anschließend in Bremerhaven das Boot vier Tage lang vorführen. Die Illusionen bei der »Nautik« waren so stark, daß man der US Navy zuliebe bereit war, den eigentlich vorgesehenen Einbau der Passagiereinrichtung auf der BREMER PIONIER zunächst zurückzustellen, sicherlich in der unberechtigten Hoffnung, das Boot zu Testzwecken an die Navy verkaufen zu können. Doch Bremen blieb für die Amerikaner nicht die einzige Station. Anschließend reiste man weiter zur Werft von Rodriguez in Messina auf Sizilien, wo gleich drei ähnliche Boote nach Plänen der Supramar bereits im Bau waren, und schließlich suchte die Delegation die Schweizer Entwicklungsfirma selbst in Luzern auf¹⁷³. Das Interesse an der BREMER PIONIER bestand für die US Navy also nur als ein geringer Teil einer großangelegten Tour d'Horizon, denn: »In den Jahren 1947 bis 1960 hat das amerikanische ›Office of Naval Research‹ (Forschungsbüro) – unterstützt vom amerikanischen Marineamt – eine Reihe von Forschungsvorhaben und Projekten gefördert, die alle darauf hinausliefen, Grundsatzentwürfe zu schaffen und die Möglichkeiten zur Durchführbarkeit von Neuentwicklungen zu testen.«¹⁷⁴ In einer für amerikanische High-Tech-Projekte typischen Manier wurde in Zusammenarbeit mit den renommierten Flugzeugbauunternehmen des Landes ein großzügiger Rahmen abgesteckt, so daß eine ganze Serie von Versuchsbooten entstand. Diese Entwicklung führte schließlich – an Sachsenberg bzw. der Supramar weit vorbei – zum Bau von Booten mit teilgetauchten (die H. S. DENISON von Grumman, 1962), vor allem aber mit vollgetauchten Flügeln, wie der HIGH POINT (1963, Boeing) sowie dem bislang größten Tragflächenboot der Welt, der 64,1 m langen PLAINVIEW (1969, Planung von Grumman, Bau bei Lockheed), der FLAGSTAFF (1968, Grumman)

172 Mc Leavy (wie Anm. 2), S. 118. Allerdings ist zu bemerken, daß die Entwicklung bei den Nuklear-U-Booten um 1955 gerade erst begonnen hatte.

173 StAB 4,35-800-215-00-N.

174 Mc Leavy (wie Anm. 2), S. 119.

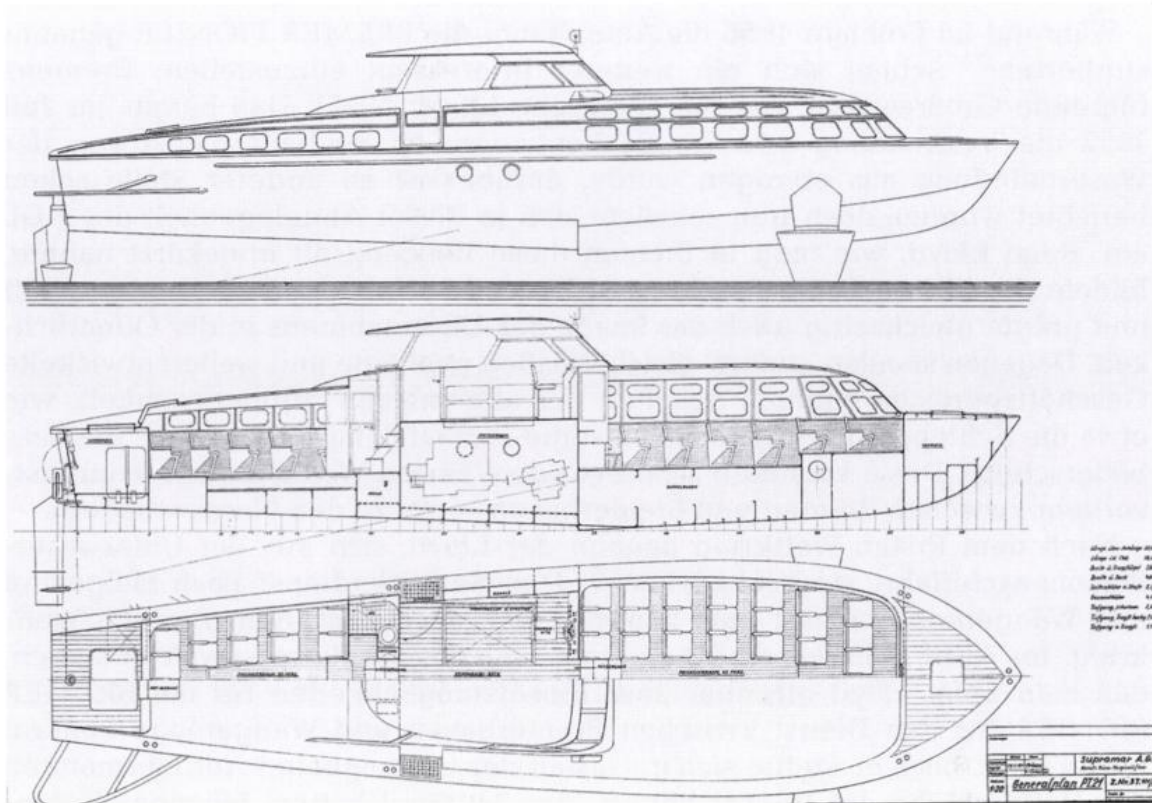


Abb. 4: Von Supramar gezeichneter Generalplan der BREMER PIONIER, Anfang 1953.
(Foto: Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack)

und des Vergleichsbootes TUCUMCARI (1968, Boeing). Bei der Navy, teilweise auch bei der Coast Guard, wurden diese Boote unter realistischen Einsatzbedingungen getestet. Hoffnungen, in den siebziger Jahren ein Tragflügelboot für NATO-Marinen daraus zu entwickeln (NATO-PHM/Patrol Hydrofoil Missile, vor allem die Bundesmarine und die italienische Flotte zeigten Interesse), zerschlugen sich¹⁷⁵. Das Tragflügelboot blieb auch in der US Navy eine Episode. Zwar wurden 1973 – 1974 sechs mit Harpoon-Flugkörper und einem Geschütz bewaffnete Boote in Auftrag gegeben (die PEGASUS-Klasse von Boeing), von denen bis 1981 aber nur drei fertig wurden¹⁷⁶, weil »das gesamte Programm nicht leben und nicht sterben«¹⁷⁷ konnte. Die Prioritäten der US Navy, einer klassischen Hochseemarine, lagen und liegen verständlicherweise bei den großen Einheiten.

175 Ebd., S. 120 f., Büller (wie Anm. 2), S. 154. Außerdem Mc Leavy (wie Anm. 2), S. 177, 205. Ausführlicher dazu bei Harald Fock, Schnellboote. Die Nachkriegsentwicklung bis heute (Bd. 3), Herford 1974, S. 293-307. Sehr aufschlußreich über die einschlägigen Aktivitäten der Firma Grumman berichtet Richard Thruelsen, The Grumman Story, New York 1976, S. 281-283, 294 - 299.

176 Stefan Terzibaschitsch, Seemacht USA. Bd. 2, München 1982, S. 543.

177 Ebd., S. 541.

Während im Frühjahr 1956 die Amerikaner die BREMER PIONIER genauer studierten¹⁷⁸ schien sich ein weiterer Interessent einzustellen: Bremens führende Großreederei, der Norddeutsche Lloyd (NDL). Daß bereits im Juli 1952 die Verwendung von Tragflächenbooten im Seebäderdienst von der Wesermündung aus erwogen wurde, darüber ist an anderer Stelle schon berichtet worden, doch nun schaltete sich in dieser Angelegenheit der NDL ein. Beim Lloyd, wie man in Bremen diese Reederei oft abgekürzt nannte, bildete die überseeische Fracht- und Passagierschiffahrt das Hauptgeschäft und prägte gleichzeitig auch das Image des Unternehmens in der Öffentlichkeit. Dagegen standen andere, gleichermaßen gepflegte und weiterentwickelte Geschäftsbereiche eher im Schatten der allgemeinen Aufmerksamkeit, wie etwa die Schleppschiffahrt sowie einst die Flußraddampfer wie auch die Seebäderschiffe. Diese versahen schon vor dem Ersten Weltkrieg den Fahrgastverkehr zwischen Bremen und Bremerhaven sowie zu den Nordseebädern.

Nach dem Ersten Weltkrieg begann der Lloyd, sich aus der Unterweser-Personenschiffahrt zurückzuziehen¹⁷⁹. Den Seebäderdienst nach Helgoland und Wangerooge behielt man zunächst bei, auch nach dem Zweiten Weltkrieg. Im April 1956 waren die Kontakte mit Sachsenberg soweit gediehen, daß man beim Lloyd offenbar über Einsatzmöglichkeiten für die BREMER PIONIER für den Dienst zwischen Bremerhaven und Wangerooge konkret nachdachte, doch da stellte sich in Gestalt der ungeeigneten Antriebsmotoren das Hauptmanko des Bootes heraus. Am 24. April hatten Johannes Kulenkampff, im Vorstand des NDL u. a. für die Schlepp- und Bäderschiffahrt zuständig, und Sachsenberg noch über die Angelegenheit verhandelt. Zwei Tage später hielt Kulenkampff bei der See-Berufsgenossenschaft (SBG) in Hamburg Rücksprache und dort hieß es, daß Benzinmotoren wegen ihrer Feuergefährlichkeit keine Aussicht auf Zulassung hätten, vor allem nicht im Passagierdienst. Umgehend ließ der Lloyd die Angelegenheit fallen¹⁸⁰. Der Konzern erwähnte diese Episode in seinen – allerdings recht knapp gehaltenen, nur auf das Hauptgeschäft und einer allgemeinen Bilanz fixierten – Jahresberichten nicht¹⁸¹.

Nachdem sich nun die Option mit der BREMER PIONIER endgültig zer schlagen hatte, ging der Lloyd in seinem Dienst nach Wangerooge einen konventionelleren Weg: Noch im April 1956 erwarb die Tochtergesellschaft Seebäderdienst GmbH aus England das Fahrgastschiff ROCHESTER QUEEN (ein ehemaliges 1944 erbautes Landungsboot) und ließ es als HEIN MÜCK bis 1960 im Verkehr nach Wangerooge fahren¹⁸². Jedoch besaßen andere

178 StAB 4,35 - 800 - 215 - 00 - N.

179 Günter Benja, Niederweser Lustfahrten. Eine Chronik über 150 Jahre Passagierschiffahrt Bremen–Vegesack–Brake–Oldenburg–Bremerhaven, Bremen 1983, S. 77 ff.

180 StAB 4,35 - 800 - 215 - 00 - N.

181 Enthalten in StAB 7,2010 - 90 b.

182 Arnold Kludas, Die Seeschiffe des Norddeutschen Lloyd 1920 – 1970 (Bd. 2), Herford 1992, S. 162.

Fahrtgebiete und Geschäftsbereiche Priorität, so daß nach 1960 der Lloyd sich aus dem Seebäddienst zurückzog¹⁸³.

Die Kontakte und die damit verbundenen Hoffnungen zur US Navy und zum NDL bildeten die wichtigsten Komponenten in einem Tableau einer intensiven Verkaufsoffensive der »Nautik«. Im relativ strengen Winter 1955/56 hatten die Fahrten ruhen müssen¹⁸⁴. Als aber die Tauperiode einsetzt hatte, konnte im Frühjahr 1956 die BREMER PIONIER wieder fahren, und neben der US Navy hatte man auch Sachverständigen anderer Marinen sowie der neu aufgestellten Bundesmarine das Schiff vorgeführt. Die Banken mußten von der »Nautik« auch günstig gestimmt werden: Am 28. April schrieb die Firma an die Deutsche Schiffahrtsbank in Bremen, berichtete über das (erheblich überschätzte) Interesse der US Navy und äußerte sich noch hoffnungsvoll über die Kontakte zum Lloyd¹⁸⁵. Vermutlich war die am Vortag aufgesetzte Absage Kulenkampffs noch nicht bei der »Nautik« eingetroffen.

Unverdrossen wurde um weitere Interessenten geworben und Präsentations-touren veranstaltet. Am 3. Juli 1956 unternahm ein Flaggoffizier der Royal Navy im Range eines Konteradmirals eine Fahrt mit dem Boot in die Außen-weser. Fast drei Wochen später, am 21. Juli, war im Auftrag der Senatskanzlei eine Fahrt mit Pressevertretern nach Bremerhaven und zurück durchzuführen, doch ein Motorschaden vereitelte das Unternehmen, so daß die Reporter schließlich mit einem gewöhnlichen Autobus vorlieb nehmen mußten¹⁸⁶.

Die Fahrten der BREMER PIONIER auf der Unterweser, unter anderem mit ausländischen Journalisten zwischen Bremen und Bremerhaven¹⁸⁷, ließen die WSD Bremen erneut kritisch aufhorchen. Vor allem die Art und Weise der Durchführung wurde kritisiert: »Abgesehen von der noch offenen Frage, ob es sich bei diesem Boot um ein Seeschiff oder ein Binnenschiff handelt, ist beachtlich, daß für das Schiff bisher von keiner Dienststelle Zulassungspapiere ausgestellt sind... Inzwischen sind aber wiederholt Fahrten unternommen worden, an denen eine mehr oder weniger große Zahl von Interessenten und Gästen teilgenommen haben... Wenn auch zu diesen Erprobungsfahrten bisher stets ein Weserlotse bestellt wurde, lag die eigentliche Führung des Bootes in der Hand eines Ingenieurs, der kaum nautische Kenntnisse und kein nautisches Befähigungszeugnis besitzt. Die nautische Führung lag also

183 1960 übernahm die neugegründete Bremer Helgolanddienst GmbH das Erbe des Lloyd. An der neuen Firma waren zwar auch einige Privatfirmen beteiligt, den größten Anteil übernahmen aber die Städte Bremen und Bremerhaven. Maas spielte dabei eine tragende Rolle. Mit einem mißglückten Neubau, der BREMERHAVEN, sowie einigem Mißmanagement erlitt das Unternehmen aber nach wenigen Jahren Schiffbruch, so daß man sicherlich froh war, als 1965 eine Bremer Privatfirma (D. Oltmann & Co.) die Helgolandfahrt übernahm, s. Arnold Kludas, Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Bd. V. Eine Ära geht zu Ende 1930 bis 1990, Bremerhaven und Hamburg 1990, S. 204 ff.

184 StAB 4,35 - 800 - 215 - 00 - N.

185 Ebd.

186 StAB 5,6/2 - 951113.

187 StAB 4,35 - 800 - 215 - 00 - N.

nur bei dem Lotsen, der nach eigenem Ermessen die Fahrtstufen des Bootes bestimmte.«¹⁸⁸

Ein Fahrverbot wurde deswegen intern vorgeschlagen, ob es dann tatsächlich ausgesprochen wurde, ist nicht bekannt¹⁸⁹.

Am 2. August 1956 mahnte ein leitender Beamter der WSD Bremen, Dr. Reinhart Groscurth¹⁹⁰, in einem sehr juristisch abgefaßten Schreiben eine ordnungsgemäße Zulassung des Schiffes an¹⁹¹. Das blieb zunächst ohne Folgen. Am 14. November 1956 wurden, unter Beachtung der Presse und Öffentlichkeit, Demonstrationsfahrten zwischen dem Martinianleger in der Bremer Altstadt und der »Strandlust« in Vegesack veranstaltet. In einem Zeitungsbericht hieß es: »In rasender Fahrt brauste am Mittwoch mit geladenen Gästen das bekannte Tragflügelboot PT 20 (BREMER PIONIER) zwischen Bremen und Vegesack hin und her. Für die Fahrt vom Martini-Anleger bis zum Anleger Vegesack benötigte dieses neuartig konstruierte Fahrzeug 18 Minuten...«¹⁹². Ein anderer Artikel berichtete über Ausführungen Sachsenbergs, den ein niederländischer Journalist wohl treffend als »Enthousiast«¹⁹³ eingestuft hatte: »Wir stehen mit dem Bau von Tragflügelbooten heute da, wo sich die Luftfahrt Anfang der zwanziger Jahre befand«, erklärte er. Dabei sei in der Vergangenheit manche Schwierigkeit nicht nur technischer Art zu überwinden gewesen, sondern auch manches Vorurteil von Fachleuten«¹⁹⁴. Im gleichen Artikel hieß es: »Es war dies die erste offizielle Vorführfahrt dieses mit Staatsbürgerschaft gebauten Bootes, das in wenigen Wochen in den wichtigsten südamerikanischen Häfen ebenfalls seine Antrittsvisite machen will.«¹⁹⁵ In der Tat war im Oktober eine Verladung des Bootes nach Venezuela für Demonstrationsfahrten im Gespräch gewesen, dieses Vorhaben zerschlug sich aber¹⁹⁶.

Doch nicht alle Fahrgäste, die an jenem 14. November mit der BREMER PIONIER unterwegs waren, stimmten in diesen Chor mit ein. Drei Abgesandte der WSD Bremen waren auch an Bord: Wasserstraßendirektor Dr. Ing. Walther, Groscurth und Oberregierungsrat Kapitän Carsten Rosenhagen. Letzterer, ein ehemaliger Lloydkapitän mit Segelschiffserfahrung und Kap Hornier¹⁹⁷,

188 StAB 5,6/2-951113.

189 Briefentwurf an die »Nautik« vom Juli 1956 in ebd.

190 StAB 9, S 0 Dr. Reinhart Groscurth (1895 – 1983), ab 1935 Oberregierungsrat und Justitiar der Wasserstraßendirektion Bremen und später von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes übernommen, war übrigens der Bruder des im Widerstand tätigen Abwehroffiziers Helmuth Groscurth (1898 – 1943), s. auch Wilhelm Lührs (Hrsg.), Bremische Biographie 1912 – 1962, Bremen 1969, S. 186.

191 StAB 4,35-800-215-00-N.

192 Bremer Nachrichten, 15. 11. 1956.

193 De Telegraaf, 27. 11. 1956.

194 Weser-Kurier, 15. 11. 1956.

195 Weser-Kurier, 15. 11. 1956.

196 StAB 5,6/2-951113.

197 Kapitän Carsten Rosenhagen (1895 – 1986), Kap Hornier, fing als Kadett beim NDJ an und nahm, zusammen mit anderen Lloydkadetten, 1916 – 1917 an der bekannt gewordenen Fahrt mit der hölzernen Bark TINTO (1852 erbaut) von

hatte sich bereits in der Vergangenheit dienstlich mit der Materie befaßt¹⁹⁸ und war dabei immer mehr zum Kritiker der BREMER PIONIER geworden. Am Tag darauf faßte er seine Eindrücke zusammen und meinte u. a.: »... Signale mit dem Typhon, z.B. beim Passieren der Häfen, wurden nicht gegeben. Im übrigen ist auf dem Führerstand ein derartiger Lärm, daß Typhonsignale anderer Fahrzeuge nicht gehört werden können. Dieses Geräusch auf dem Führerstand ist so groß, daß eine schnelle Verständigung zwischen Schiffsführer und Hilfsschiffsführer fast unmöglich ist... Ein sehr plötzliches Abstoppen des Bootes aus hoher Fahrt ist nicht möglich, da dann die Fahrgäste zu stark nach vorn von den Sitzen fallen, bzw. mit den Köpfen gegen die Fensterscheiben stoßen würden. Aber auch bei langsamerem Heruntergehen mit der Fahrt läßt sich ein erheblicher Stoß nach vorn für die Fahrgäste nicht vermeiden... Bei der Fahrt konnte mehrfach festgestellt werden, wie die Schiffer der kleinen Fahrzeuge durch das plötzliche Auftauchen dieses Fahrzeugs – besonders beim Überholen – erschreckt wurden. Die notwendigen Ausweichmanöver wurden von dem Bootsführer zwar sehr schneidig gemacht, doch hätte ein unvorhergesehenes Manöver eines anderen Fahrzeuges erhebliche Folgen haben können. Zusammenfassend kann gesagt werden, daß – wie auch die Herren der ›Nautik‹ zugegeben haben – dieses Tragflügelboot für einen Verkehr auf der Unterweser, mindestens auf der Strecke zwischen Bremen und Farge, nicht geeignet ist, besonders nicht im Sommer, wenn mit einem sehr erheblichen Sport- und Badeverkehr zu rechnen ist.«¹⁹⁹

Am 4. Dezember 1956 traf Sachsenberg mit Groscurth zusammen und deutete ihm an, daß das Tragflächenboot bis auf weiteres für kommerzielle Zwecke im Unterwesergebiet bleiben würde. Die Reaktion Groscurths in einem Brief an Maas am Tag danach war nicht gerade positiv: »Ich habe diese Pläne mit einigem Schrecken vernommen und habe Herrn Sachsenberg mitgeteilt, daß, wenn das Tragflächenboot noch länger hierbliebe und Fahrten mit ihm beabsichtigt seien, meine Behörde darauf dringen müsse, daß das Boot ordnungsgemäß untersucht und zugelassen und daß es auch auf die höchstzulässige Zahl der Fahrgäste vermessen würde. Ich hatte bisher mit einem weiten Gewissen hiervon abgesehen, um der Firma unnötige Kosten zu ersparen, weil ich davon ausgegangen war, daß das Boot in Kürze ins Ausland verbracht würde.

Diese Zurückhaltung wird nicht mehr länger möglich sein, weil das Fahrzeug nach den Bestimmungen der Binnenschiffsuntersuchungsordnung untersucht werden muß.«²⁰⁰ Wie schon bei der Absage des NDL, so waren auch hier die Benzinmotoren der eigentliche Stolperstein, denn auf Fahrgastschiffen waren

Chile nach Trondheim teil. Nach 1920 fuhr Rosenhagen beim NDL, ehe er 1927 Hafenmeister und 1933 Lotsendirektor in Bremerhaven wurde und 1938 als Oberregierungsrat in die damalige Wasserstraßendirektion überwechselte. 1958 ging er in den Ruhestand. S. StAB 9, S O Carsten Rosenhagen. Außerdem danke ich Herrn Dr. Jürgen Meyer, St. Magnus, für ein Telefonat am 24. 7. 1999.

198 Einige frühere Schriftstücke in StAB 5,6/2 - 951113 sind von Rosenhagen unterzeichnet.

199 StAB 5,6/2 - 951113.

200 StAB 4,35 - 800 - 215 - 00 - N.

diese nicht zugelassen (§ 53 BSchVO) und die Schifffahrtspolizeiverordnung über die Feuersicherheit der mit Motoren betriebenen Fahrgastschiffe und Fähren in der Binnenschifffahrt (16. 3. 1952), auf die sich Groscurth in seinem Schreiben berief, war nach wie vor gültig. Doch ging es nicht nur um die feuergefährlichen Benzinmotoren, sondern auch um weiterreichende Sicherheitsfragen. Groscurth fuhr fort: »Abgesehen von diesen rein technischen Fragen wird auch noch die Frage geprüft werden müssen, ob das Tragflügelboot auf einer so engen und belebten Seeschiffahrtsstraße, wie es die Unterweser ist, fahren darf. Seine Verwendung führt dazu, daß die Bestimmungen der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung weitgehend nicht eingehalten werden. Daraus ergeben sich ganz grundsätzliche Fragen, die wir vermutlich dem Herrn Bundesminister für Verkehr zur Entscheidung vorlegen müssen.

Im übrigen hat Herr Sachsenberg in meiner Gegenwart selbst zugegeben, daß das Tragflügelboot für eine Wasserstraße wie die Unterweser nicht geeignet und auch nicht vorgesehen ist.«²⁰¹

Andere Fahrgäste des Bootes waren zu günstigeren Urteilen gelangt. Maas hatte selbst am 17. November an einer Fahrt mit der BREMER PIONIER teilgenommen und es sich auch neun Tage später nicht nehmen lassen, extra eine Aktennotiz mit einem positiven Urteil über diese Fahrt anzufertigen. In seiner Antwort vom 14. Dezember auf das kritische Schreiben von Groscurth stellte er sich auf einen neutralen Standpunkt. Maas stufte zwar das Gesamtprojekt als förderungswürdig ein, wollte sich aber sonst nicht in die Belange der »Nautik« einmischen und stellte die Frage, ob bei einem Seeschiff, wie er das Boot einstufte, das Problem der Benzinmotoren wirklich so akut sei, wie auf Binnenschiffen²⁰². Rein juristisch wurde immerhin ein wichtiger Schritt getan, als am letzten Tag des Jahres 1956 die BREMER PIONIER endlich in das bremische Seeschiffsregister eingetragen wurde. Zu 85 % gehörte das Boot der Firma Sachsenberg (Geschwister Sachsenberg Treuhandverwaltung GmbH, Bremen) und zu 15 % der See-Schnellverkehr GmbH²⁰³. Dieser Vorgang gelangte schließlich auch Rosenhagen zur Kenntnis, der dazu in einem Vermerk festhielt: »Wie mir die Herren ... unabhängig voneinander mitteilten, hatten sie bei dieser forcierten Eintragung den Eindruck, als wenn es hierbei weniger um die Infahrtsetzung des Schiffes als um finanzielle (steuerrechtliche etc.) Interessen ginge.«²⁰⁴

Inzwischen war bei der Sachsenberg-Gruppe über die wirtschaftliche Gesamtsituation des Projektes nachgedacht worden. In einem Memorandum vom 30. November 1956 hatte Sachsenberg zunächst die Gesamtentwicklung unter Einschluß der Arbeiten bei Rodriquez in Messina beschrieben, aber eingeräumt, daß Südeuropa als Einsatzgebiet geeigneter sei als der nur für

201 Ebd.

202 Ebd.

203 Amtsgericht Bremen, Seeschiffsregister, Blatt Nr. 3567.

204 StAB 5,6/2 - 951113. Bei der Eintragung des Bootes in das Register spielten auch wieder einmal aufgewärmte Überlegungen für einen Seebäderverkehr nach Helgoland und Wangerooge eine Rolle.

den saisonalen Verkehr geeignete Norden. Doch zum Schluß meinte er aber: »Ein Einsatz in deutschen Gewässern wird naturgemäß auch von den Bremer Stellen erwartet, die durch ihre Förderung den Bau des Fahrzeugs ermöglicht haben«²⁰⁵. Über das Haupthindernis war sich Sachsenberg jedoch im klaren, denn er hielt die Umrüstung auf Dieselmotoren für unerlässlich. Um diesen erhofften Umbau finanzieren zu können, mußten neue Geldquellen erschlossen werden, denn die See-Schnellverkehrs-GmbH hatte mit 150 000 DM eine zu dünne Kapitaldecke und ihre Muttergesellschaft, die »Nautik«, war mit anderen Projekten beschäftigt. Sachsenberg überlegte nun, entweder das Kapital der See-Schnellverkehrs GmbH auf 1 Million DM aufzustocken oder eine Partenreederei für die BREMER PIONIER aus der Taufe zu heben, ein Vorhaben, dem Sachsenberg den Vorzug gab und was dann auch später realisiert wurde. Für die Partenreederei schätzte Sachsenberg einen Kapitalbedarf von 850 000 DM, aufgeschlüsselt in den Kauf des Bootes (450 000 DM), den Einbau zweier Dieselmotoren (250 000 DM) und dem notwendigen Betriebskapital (150 000 DM). Zuversichtlich werbend hieß es ferner in dem Memorandum: »Die Anteilsinhaber der Nautik GmbH, der Supramar AG und der See-Schnellverkehrs GmbH haben im Vertrauen auf die Durchschlagskraft der im Tragflügelboot verwirklichten technischen Neuerung seit 1952 über 3 Millionen D-Mark investiert. Sie sind angesichts der erzielten technischen und wirtschaftlichen Erfolge der Auffassung, daß für die öffentliche Hand und die Privatwirtschaft heute mit einer Unterstützung der Weiterarbeit an der Einführung dieses zukunftssträchtigen, neuen Schnellverkehrsmittels kein besonderes Risiko mehr vorhanden ist«²⁰⁶. Bald nach diesem Memorandum muß die Gründung der Partenreederei »Bremer Pionier« erfolgt sein, wenngleich die beabsichtigte Umrüstung des Bootes auf Dieselmotoren noch immer nicht vorgenommen wurde. Rosenhagen hatte in seiner Notiz über ein Gespräch mit einem Vertreter der SBG hierzu bemerkt: »... daß die SBG unter gar keinen Umständen bereit sei, dem Tragflügelboot einen Fahrerlaubnischein zu geben, wenn es Benzinmotoren hat. Selbst wenn der Reederei in absehbarer Zeit die Beschaffung und der Einbau entsprechend leichter Dieselmotoren gelingen sollte, bleibt noch die Frage der Zulassung, was die Seetüchtigkeit des Bootes bei Seegang betrifft, offen.«²⁰⁷ Um die endgültige Zulassung der BREMER PIONIER war es auch in einem Gespräch zwischen Kirchhoff und der WSD am 18. Dezember 1956 gegangen, doch scheint man nicht zu einem für den Betrieb des Bootes günstigen Ergebnis gekommen zu sein, denn in einem Bericht der WSD an das Ministerium hieß es hinterher eindeutig, den von Rosenhagen vertretenen Positionen entsprechend: »Grundsätzlich wird der Standpunkt vertreten, daß Tragflächenboote in der hier vorliegenden Bauart und Größe auf eng begrenzten Schifffahrtstraßen, wie es die Unterweser ist, aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zugelassen werden können. Ob auf großen Seen, wie etwa auf dem Bodensee, andere

205 StAB 4,35 - 800 - 215 - 00 - N.

206 Ebd.

207 StAB 5,6/2 - 951113.

Verhältnisse vorliegen, kann dahingestellt bleiben.«²⁰⁸ Ein Antrag der Seeschnellverkehrsgesellschaft vom 17. Januar 1957 auf Zulassung des Bootes für den Passagierverkehr wurde dann auch von der WSD Bremen am 5. Februar abgelehnt. So blieb nach wie vor die Infahrtsetzung des Tragflächenbootes jeweils von Einzelgenehmigungen abhängig.

In den folgenden Monaten wurde es deswegen deutlich stiller um die BREMER PIONIER, die in den folgenden Monaten bei der Adler-Werft (dem technischen Betrieb der »Argo«-Reederei) an Land aufgebockt lag, ehe sie im Sommer (etwa Ende Juli) stromaufwärts zu einem Lagerplatz nahe der Rolandwerft in Bremen-Hemelingen geschleppt wurde. Die WSD hatte die bremische Wasserschutzpolizei sowie das ihr direkt unterstehende Wasser- und Schiffsamt (WSA) Bremen gebeten, ein aufmerksames Auge auf das Boot zu werfen²⁰⁹.

Während sich also nichts Entscheidendes tat, richtete Maas am 26. August 1957 einen Brief an den mit ihm befreundeten Vorstand der Deutschen Schiffsbank, Dr. Albrecht Schackow. Von dem Wohlwollen, das er noch im Vorjahr dem Tragflächenboot entgegengebracht hatte, war nicht mehr viel übrig geblieben: »Etwa vor Jahresfrist, wenn ich mich recht erinnere, hat Herr Sachsenberg eine Reihe von Probefahrten mit seinem Tragflügelboot durchgeführt. Dann ist es jedenfalls von meinem Blickpunkt aus still um die Sache geworden ...

Ich wende mich mit Absicht an Dich. Wenn ich direkt an Herrn Sachsenberg schreiben würde, würde ich unter Umständen damit Wünsche und Erwartungen erwecken, die ich wahrscheinlich nicht erfüllen kann.«²¹⁰

Nur zwei Tage später antwortete Schackow: »Leider kann ich Dir zu diesem Thema nicht allzuviel mitteilen, weil wir auch unsererseits seit Ende v. Js. von Herrn Sachsenberg überhaupt nichts gehört haben; ... Die steuerlichen Erwartungen, mit denen Herr Sachsenberg die Einbringung eines Schiffes in eine Partenreederei verbunden hatte, haben sich m.W. nicht erfüllt.

Das Schiff ist bekanntlich fertiggestellt. Soviel wir wissen, liegt es in der Regel still. Ab und zu werden Vorfahrten für Kaufinteressenten veranstaltet ... Herr Sachsenberg dürfte inzwischen auch der Konkurrenz einer Reihe von anderen Tragflügelbooten ausgesetzt sein²¹¹.

Für das hiesige Tragflächenboot hatte sich die Stadt Cuxhaven interessiert, um ihre Lotsen möglichst schnell nach Brunsbüttelkoog zu bringen. Ferner lag wohl Interesse seitens der Bundesmarine vor sowie seitens der Stadt Lindau zur Beförderung von Gästen aus dem ganzen Bodenseegebiet zum Lindauer Spielkasino. Alle solche Verkaufsverhandlungen scheinen sich aber zerschlagen zu haben.

208 Ebd.

209 Ebd.

210 StAB 4,35 - 800 - 215 - 00 - N.

211 In dem Brief ging es auch um die Fahrten eines Tragflächenbootes nach dem Patent Wendel auf der Elbe, mit dem Sachsenberg aber nicht in Verbindung stand.



Abb. 5: Fahrtaufnahme der BREMER PIONIER von Backbord, etwa 1955.
(Foto: Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack)

Die Schiffahrtsbank ist an der Finanzierung des Bootes von Herrn Sachsenberg bisher nicht beteiligt²¹². Vorgemerkt hierfür ist seit langem ein Betrag von DM 195 000 unter der Voraussetzung, daß er vom Land Bremen verbürgt wird. Daß wir unter den geschilderten Verhältnissen einen solchen langfristigen Umschuldungsbeitrag für dieses Schiff zur Verfügung stellen werden, ist vorerst nicht anzunehmen. Insbesondere scheint auch bei Herrn Sachsenberg ein Wunsch dieser Art zur Zeit nicht zu bestehen, sonst würde er sich ja längst wieder gemeldet haben.«²¹³ So abschätzig sich der Ton dieser beiden Briefe auch anhören mag, eine Nähe zur Realität ist ihnen nicht abzusprechen.

In Absprache mit der Wasserschutzpolizei und der WSD veranstaltete die »Nautik« am 14. September 1957 eine Probefahrt bis Dreye sowie am 16. und 17. wiederum zwei Vorführfahrten, die von Hemelingen stromabwärts führten. Zwar vermerkte eine interne Notiz der Direktion kritisch: »Insoweit muß die Infahrtsetzung als verordnungswidrig erachtet werden.«²¹⁴. Doch die beiden

212 Demnach stammten die ersten beiden Kredite gar nicht, entgegen anderen Quellenbelegen, von der Deutschen Schiffahrtsbank. Vielleicht hatte aber die Bremer Landesbank, die in einem späteren Beleg vom 24.10.1962 als Kreditgeber genannt wird (StAB 4,35-800-215-00-N), den Kredit inzwischen übernommen, so daß Schackow zum Zeitpunkt des Briefes den Unbeteiligten herauskehren konnte.

213 StAB 4,35-800-215-00-N.

214 StAB 5,6/2-951113.

Touren, an denen auch Vertreter der Behörden teilnahmen, kamen dennoch zustande. Auf der zweiten Fahrt befand sich der Präsident der Deutschen Bundesbahn mit einer Delegation an Bord, denn das Thema einer bereits früher erörterten Verwendung auf dem Bodensee war wieder akut geworden. Auch Rosenhagen war wieder mit von der Partie und berichtete danach: »Präsident Dr. Oeftering mit seiner Begleitung war sehr beeindruckt und beauftragte Herrn Sachsenberg, sich mit dem für den Bodenseeverkehr zuständigen Präsidenten in Verbindung zu setzen. Herr Sachsenberg beabsichtigte, der Bundesbahn den Einsatz seines Tragflächenbootes für den Bodenseeverkehr vorzuschlagen in der Hoffnung, daß dann die Bundesbahn das Boot nicht kaufen, aber zumindest doch für eine gewisse Zeit mieten würde.«²¹⁵ Trotz der Begeisterung des Bundesbahnchefs blieb Rosenhagen weiter auf Distanz und schob nach: »Die Fahrt auf der Weser erstreckte sich vom Martini-Anleger in Bremen bis zum Bremer Vulkan in Bremen-Vegesack und zurück. Die hierbei erneut angestellten Beobachtungen meinerseits bestätigen meine früher niedergelegten kritischen Bemerkungen.«²¹⁶ Nach der Fahrt wurde die BREMER PIONIER wieder in Hemelingen stillgelegt, am 8. Januar 1958 aber in den Europahafen verlegt und dort wieder an Land gesetzt, dort auch überholt²¹⁷.

Im Frühjahr desselben Jahres kam ein Geschäftskontakt zustande, der für Sachsenberg und seine Mitstreiter ein Strohalm war, nach dem man hoffnungsvoll griff: Eine der führenden finnischen Reedereien, die in Helsinki ansässige Finska Angfartygs AB (FAA oder Suomen Höyrylaiva OY) zeigte Interesse an der BREMER PIONIER.

Die FAA wurde 1883 gegründet und avancierte schnell zur führenden finnischen Reederei für den Fracht- und Passagierverkehr zwischen Finnland und vor allem nach Schweden, Deutschland und England²¹⁸. Mitte der fünfziger Jahre führen in der Flotte der FAA noch zahlreiche Dampfschiffe, so daß das Interesse an der noch sehr jungen Tragflügeltechnik verglichen damit geradezu avantgardistisch wirkte.

Mit Zustimmung der Behörden wurde die BREMER PIONIER am 9. Mai 1958 zu Wasser gelassen und nach Hemelingen verholt, wo sie für eine Präsentationsfahrt vorbereitet wurde. Am 16. Mai 1958 fand dann eine fünfeinhalbstündige Probefahrt ab Bremen auf Unter- und Außenweser bis zum Feuerschiff BREMEN statt. An Bord befanden sich neben einer Delegation der finnischen Reederei Mitarbeiter der »Nautik«, eine dreiköpfige Gruppe vom Germanischen Lloyd (GL), zwei Vertreter der SBG und ein Abgesandter des Bundesverkehrsministeriums. Außerdem kam Rosenhagen erneut in den Genuß einer Mitfahrt²¹⁹ und stellte wieder einmal kritische Beobachtungen

215 Ebd.

216 Ebd.

217 Ebd.

218 Thure Malmberg und Arnold Neumann, *The White Ships*, Helsinki o.D. (um 1970).

219 StAB 4,35-800-215-00-N und StAB 5,6/2-951113.

an: »Auf der Außenweser herrschte Ostsüdost-Wind Stärke 4, Seegang 3–4. Nach einmütiger Ansicht der Sachverständigen waren die hierbei auftretenden unangenehmen Stoßbewegungen wohl das Äußerste, was man zivilen Fahrgästen zumuten kann ... Zu beachten ist noch, daß wegen des sehr großen Benzinverbrauches die Tanks nach einer Fahrt von etwa 4 Stunden Dauer wieder gefüllt werden müssen.«²²⁰

Im Gespräch war sogar die Aufnahme eines Passagierverkehrs im Bottischen Meerbusen zwischen dem schwedischen Umea und dem finnischen Vaasa, und Rosenhagen skizzierte das Fahrtgebiet: »Beiden Häfen sind größere Schärengebiete vorgelagert, wo das Fahrzeug im Schutze dieser Inseln fahren kann. Die eigentlich offene Seestrecke ist nur ca. 20 sm lang.«²²¹ Die Konditionen waren für die Bremer nicht ungünstig. Der erwogene Kaufvertrag sah für die finnische Seite zwar ein Rücktrittsrecht für die ersten vier Monate vor, doch bis dahin sollte die FAA täglich 500 DM nach Bremen zahlen, zuzüglich Versicherung und die Kosten für deutsches Fachpersonal, das zur Einweisung nach Finnland geschickt werden sollte²²². Aber Rosenhagen schrieb bereits gleich nach der Fahrt: »Ob es zu einer auch nur vorübergehenden Verwendung des Bootes in finnischen Gewässern kommt, erscheint zweifelhaft, da die finnischen Interessenten die See-Eigenschaften des Fahrzeuges und die sehr starken Motorengeräusche bemängelten. Der finnische Reeder hatte sich vorher die mit Dieselantrieb versehenen Tragflügelboote in Italien (Messina) angesehen, die angeblich viel geräuschloser fahren.«²²³ Die von der »Nautik« erhoffte Verwendung der BREMER PIONIER in finnischen Gewässern scheiterte an der leidigen Frage der Benzinmotoren. Die FAA hatte ihre Entscheidung von der Ansicht des Germanischen Lloyd und der SBG abhängig gemacht. Während die Stellungnahme des GL anscheinend nicht nur negativ ausfiel und empfahl, das Problem mit dem Antrieb den finnischen Sicherheitsbehörden anheimzustellen, blieb die SBG bei ihrer ablehnenden Haltung²²⁴. Damit war auch dieses Geschäft geplatzt und Rosenhagen hielt am 7. Juli in einer Marginalie fest: »Die Finnen haben die Übernahme des Bootes abgelehnt.«²²⁵

Zwei Jahre später versuchte die finnische Reederei es noch einmal mit Tragflächenbooten und knüpfte möglicherweise an die positiveren Eindrücke an, die man schon 1958 in Italien gewonnen hatte. Im Mai 1960 lieferte Rodriguez die SIRENA vom Typ PT 20 an die FAA ab. Das Boot wurde im Sommer zwischen Mariehamn auf den Aaland-Inseln und Stockholm eingesetzt. Da die nördliche Ostsee im Winter stets vereist ist, mußte die SIRENA in der kalten Jahreszeit auf die seltener vom Eis betroffene Strecke Malmö-Kopenhagen im Öresund ausweichen. Auch diesem Experiment war keine allzu

220 StAB 5,6/2-951113.

221 Ebd.

222 StAB 4,35-800-215-00-N.

223 StAB 5,6/2-951113.

224 StAB 4,35-800-215-00-N.

225 StAB 5,6/2-951113.

lange Dauer beschieden. Im April 1967 wurde das Boot nach Italien verkauft²²⁶. Heutzutage ist die FAA Bestandteil des renommierten Fährkonzerns Silja, der im Verkehr zwischen Schweden und Finnland eine wichtige Rolle spielt. Man verläßt sich nach wie vor auf konventionelle und für die Nachtfahrt überaus komfortabel ausgestattete Großfähren und steht den neuerdings intensiv diskutierten und auch eingesetzten Hochgeschwindigkeits-Katamaranen skeptisch gegenüber²²⁷.

8. *Das Projekt stirbt*

Nachdem sich für Sachsenberg die Hoffnungen in Richtung Finnland zerschlagen hatten, versuchte man es mit der Flucht nach vorne: Nun mußten unbedingt die nötigen Finanzmittel locker gemacht werden, um den Umbau zu finanzieren. Deshalb bat man im Juni 1958 das Bundesverkehrsministerium um ein langfristiges, zinsloses Darlehen von 250 000 DM. Nicht ohne Bitterkeit hieß es in einem Schreiben Sachsenbergs vom 6. Juni an die in Hamburg residierende Abteilung Seeverkehr des Ministeriums: »Als wir über den Bau des Bootes 1952/53 mit den zuständigen Stellen des Bundesverkehrsministeriums in Bonn unter Vorlage der Zeichnungen und der Baubeschreibung verhandelten, sind wir leider nicht darüber informiert worden, daß ein Gesetz in Vorbereitung war, wonach Benzinmotoren für den Passagierverkehr nicht mehr zugelassen werden. Wenn wir eine derartige Information erhalten hätten, würden wir den Bau des Bootes zurückgestellt haben, bis Daimler-Benz in der Lage war, uns geeignete Dieselmotoren zu liefern. Heute kostet der Umbau ca. 250 000,-, die uns bei dem hohen Aufwand, den wir für den Bau dieses Bootes und mehrerer kleiner Boote gehabt haben, leider nicht zur Verfügung stehen.«²²⁸

Wie kritisch sich die Situation inzwischen zugespitzt hatte, sieht man daran, daß Sachsenberg in diesem Brief nicht nur die bremischen Landesbürgschaften anführte, sondern auch die Enteignungen seiner Unternehmungen in der sowjetischen Besatzungszone, die Demontage weiterer Betriebe in Kiel und Neumünster nach 1945 sowie nicht eingelöste Forderungen von 10 Millionen Mark an das verblichene Deutsche Reich wegen Gebäudeschäden im Zweigwerk in Harburg erwähnte.

In einem flankierenden Brief vom 11. Juni an den nicht mehr so wohlwollenden Maas schrieb Sachsenberg geradezu beschwörend: »Wenn diesem Antrag nicht stattgegeben wird, können wir das Boot weder selbst einsetzen noch

226 Matti Pietikäinen und Bengt Sjöström, *The Ships of our First century. The Effoa Fleet 1883–1983*, Helsinki 1983, S. 132.

227 Interview mit der Direktorin der Silja-Line in: *Navigator – The yearbook of the Finnish marine industry 1998*, S. 25. Über die Routen im Bottnischen Meerbusen: »This route has to be seen as a cultural and transport link between Sweden and Finland, something that goes on round the year. It can't be handled by fast catamarans«.

228 StAB 4,35 - 800 - 215 - 00 - N.

verkaufen und wir kommen zusammen mit der See-Schnellverkehrsgesellschaft mbH und der Nautik GmbH wirtschaftlich und finanziell in eine sehr schwierige Lage...

Versicherungen, Zinsendienst und Personal verlangen von uns einen Aufwand von monatlich ca. DM 5000, eine Belastung, die wir ohne Einnahmen nicht zu tragen in der Lage sind. Wir richten die ergebene Bitte an den Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, unseren Antrag beim Bundesverkehrsministerium zu unterstützen.«²²⁹

Am 16. Juni 1958 berieten die Bremer Landesbank, die mit ihr zusammenhängende Staatliche Kreditanstalt Oldenburg-Bremen und die Deutsche Schifffahrtsbank über die Angelegenheit, denn es ging nicht zuletzt um das weitere Schicksal der von diesen Kreditinstituten investierten Gelder. Der einzige vernünftige Einfall, den man hatte, bestand in einer Empfehlung an das Verkehrsministerium, an die Bundeswehr heranzutreten, um entsprechende Mittel locker zu machen. Auch Maas lag auf dieser Linie, erwies dem Projekt einen letzten Dienst und schrieb in einem Brief vom 25. Juni an das Bundesverkehrsministerium: »Ich möchte meinerseits glauben, daß zunächst einmal geprüft werden sollte, ob nicht die Bundesmarine Interesse an weiteren Entwicklungsarbeiten auf diesem Gebiet habe.«²³⁰

Die Antwort aus Bonn wirkte wie eine kalte Dusche. Am 10. Juli schrieb ein leitender Beamter des Ministeriums an Maas: »Ob die Bundesmarine Interesse an weiteren Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiete der Tragflügelboote hat, müssen die Interessenten selbst klären. Ich beabsichtige nicht, mich in diese Frage einzuschalten.«²³¹

Zur gleichen Zeit wurde Sachsenberg mit einer abschlägigen Antwort bedacht, denn die Umrüstung von Otto- auf Dieselmotoren galt im Ministerium nicht als förderungswürdig. Aber einen Weg zeigte man dennoch auf: Die Empfehlung wurde gegeben, zu versuchen, an einen Kredit (bis zu 60% des Auftragsvolumens bei Zustimmung der staatlichen Stellen) ERP-Mittel im Rahmen der Berlin-Förderung heranzukommen, um eventuell die Motoren in den Westberliner Werken von Daimler-Benz oder der Firma Borsig AG fertigen zu lassen²³². Doch auch das nützte nichts mehr und damit war die letzte Hoffnung geplatzt, das Schiff der Bundeswehr anzudienen.

Deren Experten hatten – wie erwähnt – im Frühjahr 1956 die BREMER PIONIER kennengelernt. Ob und wie die Bundesmarine diese Anregung weiterverarbeitet hat, muß im Einzelnen offen bleiben, auf alle Fälle ist sie dort letztlich nicht auf fruchtbarem Boden gefallen. Mehrere Projekte wurden zwar angefangen, aber später abgebrochen. So erging es einer Projektstudie eines kleinen Kampfbootes (MT 70), die ein Boot mit zwei Torpedorohren und einer 40-mm-Kanone vorsah²³³. In ein wesentlich konkreteres Stadium

229 Ebd.

230 Ebd.

231 Ebd.

232 Ebd.

233 Fock, Bd. 3 (wie Anm. 30), S. 284-285. Eine genaue Datierung dieses Projekts findet sich dort nicht, sie dürfte aber schätzungsweise in den fünfziger oder

geriet ein Projekt eines Bootes mit vier Torpedorohren und zwei 40-mm-Geschützen des bei der Bundesmarine weitverbreiteten Standardtyps L/70, das die Klassenbezeichnung 160 trug, von Supramar entworfen wurde und dessen Rumpf 1964 bei Schlichting in Travemünde in Auftrag gegeben wurde. Anfang 1967, nachdem etwa 10 Millionen Mark ausgegeben worden waren, verfügte man einen Baustop und schrieb 1972 den unfertigen Rumpf zum Verkauf aus²³⁴.

Das in den siebziger Jahren verfolgte und bereits erwähnte Projekt des NATO-PHM (Patrol Hydrofoil Missile, Klassenbezeichnung 162), das man zusammen mit dem US-Konzern Boeing bauen wollte, 1977 aber gestoppt wurde und eine Investitionsruine von 80 Millionen Mark an vertanen Entwicklungskosten aus Steuermitteln hinterließ²³⁵, steht in einem ganz anderen historischen Zusammenhang.

Zurück zur BREMER PIONIER: Immerhin unternahm man einen kleinen Versuch, das Boot sinnvoll einzusetzen, trotz der bisherigen Pechsträhne doch noch. Im August 1958 wurde das Tragflächenboot an die Nord Ost-Verkehrs GmbH in Lübeck-Travemünde verchartert, denn bei diesem Fluß- und Küstenrevier handelt es sich traditionell um ein lukratives Fahrtgebiet für die Ausflugsschiffahrt²³⁶. Vorgesehen waren Fahrgastfahrten in der Lübecker Bucht für 40 Minuten²³⁷. Mit einer Genehmigung der SBG verließ die BREMER PIONIER am Nachmittag des 9. August Bremen und befand sich einen Tag später auf dem Nord-Ostsee-Kanal, der z.T. ausgetaucht in Schnellfahrt passiert wurde, obwohl nur 15 Stundenkilometer gestattet waren. Auch die beiden an Bord befindlichen Kanallotsen hatten gegen diese Überschreitung nichts unternommen²³⁸.

sechziger Jahren anzusetzen sein, vor der einschneidenden Entwicklung der Seezielflugkörper.

234 Siegfried Breyer und Gerhard Koop, Die Schiffe und Fahrzeuge der deutschen Bundesmarine 1956 – 1976, München 1978, S. 164. Ausführlicher bei Fock, Bd. 3 (wie Anm. 30), S. 284 - 287.

235 Breyer und Koop (wie Anm. 234), S. 433 - 434. Ausführlicher bei Fock, Bd. 3 (wie Anm. 30), S. 302 - 307.

Dabei handelte es sich um eine Klasse von zehn geplanten Booten nach amerikanischen Entwürfen (Tragflügel in der für US-Boote typischen Canard-Anordnung, d. h. achtern ein größerer, vorn nur ein kleiner Flügel), die mit Gasturbinen-Wasserstrahltrieb und Exocet-Seeziel-Flugkörpern ausgerüstet werden sollten. 1972 wurde diese Entwicklung zwischen der Bundesrepublik und den USA vereinbart, um nur fünf Jahre später abgebrochen zu werden. Stattdessen wurde für die Bundesmarine bei Lürssen und Kröger in Rendsburg die Schnellbootklasse 143 A gebaut.

236 Mehr darüber s. Jürgen Blunck, Leinen los an Trave und Wakenitz! Geschichte der Lübecker Fahrgastschiffahrt (Kleine Hefte zur Stadtgeschichte hrsg. vom Archiv der Hansestadt Lübeck, Heft 10), Lübeck 1994; Gert Uwe Detlefsen, Deutschlands Ostseepassagierschiffe in alten Ansichten, Zaltbommel 1984, hier S. 29 - 33.

237 Hamburger Abendblatt, 15. 8. 1958.

238 StAB 5,6/2 - 951113.

Die Lübecker Presse reagierte auf das Tragflächenboot aufgeschlossen: »In Travemünde liefen gestern am Strand die Gäste zusammen, als der BREMER PIONIER mit 84 Stundenkilometern in der Lübecker Bucht umherbrauste.«²³⁹ Und am folgenden Tage hieß es: »Man sieht es dem an der Prinzenbrücke²⁴⁰ vertäuten BREMER PIONIER auf den ersten Blick nicht an, welches Tempo in ihm steckt. Aber sobald nach Passieren der Hafeneinfahrt die Motoren auf Touren gebracht sind, daß die beiden Propeller sich bis zu 1800 Umdrehungen in der Minute drehen, die Tragflügel am Bug und Achterschiff hydraulisch in die Fahrposition gebracht werden und das Schiff sich aus dem Wasser hebt, dann rauscht die See nur noch vorbei... Das jetzt in Travemünde stationierte Boot hat die Reise von Kiel nach der Trave in zwei Stunden zurückgelegt. Es steht also zu erwarten, daß bei den einstündigen Touren ein erheblicher Teil der Lübecker Bucht umgepflügt wird. Für später sind noch Zielfahrten nach Neustadt und nach Burgstaaken auf der Insel Fehmarn vorgesehen.«²⁴¹

Die Behörden in Lübeck hatten den Einsatz des Bootes während der Tageszeit bei einer maximalen Windstärke 4 unter der Bedingung genehmigt, daß erst jenseits der Molen das Boot austauchte. Im übrigen war sich die »Nautik« nach wie vor der Problematik mit den störanfälligen Benzinmotoren bewußt, denn nun wurde sogar erwogen, nach der Saison die BREMER PIONIER mit Gasturbinen auszurüsten²⁴². Die erste der von Travemünde ausgehenden Spritztouren war für den 16. August vorgesehen. Jeweils um 15 und 16 Uhr sollte die BREMER PIONIER in See stechen, für einen Fahrpreis von 6,- DM (für Kinder die Hälfte)²⁴³. Das Boot betrieb man mit behördlichen Genehmigungen für den Einzelfall²⁴⁴. Bis zum 15. September verkehrte die BREMER PIONIER in der Lübecker Bucht, dann war die Sommersaison zu Ende und das Fahrzeug wurde bei der Schlichting-Werft in Travemünde an Land gesetzt. Damit war auch dieses Experiment gescheitert, zumal die SBG weitere Fahrtgenehmigungen von einer Bodenbesichtigung abhängig machte²⁴⁵.

Nachdem sich auch in den folgenden Monaten nichts Entscheidendes getan hatte, hieß es am 4.11.1959 in Bremen auf einer Besprechung zwischen den Gläubigerbanken (Bremer Landesbank, Staatliche Kreditanstalt Oldenburg-Bremen und Deutsche Schiffahrtsbank), daß das Land Bremen nicht mehr weiteren Stundungen zustimmen wolle. Die Banken leiteten deshalb Zwangsmaßnahmen ein. Maas notierte drei Tage später dazu: »Von Seiten der Verwaltung ist federführend der Senator für die Wirtschaft. Z.Zt. ist von uns nichts zu veranlassen«²⁴⁶. In Lübeck, wo das Boot blieb, war bereits ein Jahr zuvor eine Zwangsversteigerung angeordnet worden²⁴⁷, anscheinend aber

239 Lübecker Nachrichten, 14. 8. 1958.

240 Ein Anleger in Travemünde.

241 Lübecker Nachrichten, 15. 8. 1958.

242 StAB 5,6/2 - 951113.

243 Plakat im Archiv des Elbschiffahrtsmuseums in Lauenburg / Elbe.

244 Telefonat mit Herrn Dipl. Ing. Werner Hinsch, Lauenburg / Elbe, 4. 6. 1999.

245 StAB 5,6/2 - 951113.

246 StAB 4,35 - 800 - 215 - 00 - N.

247 Amtsgericht Bremen, Seeschiffsregister, Blatt Nr. 3567.

ohne Ergebnis, denn nun wurde erneut für den November 1959 eine Zwangsauktion angesetzt, da die Staatsbürgerschaft gekündigt worden war²⁴⁸. Bei der »Nautik« hoffte man diesem Schicksal zu entgehen und meinte: »Wir rechnen fest damit, daß es nicht zur Zwangsversteigerung kommt. Eine Käufergruppe im Rheinland interessiert sich für das Boot. Wahrscheinlich wird es nicht nach Bremen zurückkehren, sondern zukünftig auf dem Rhein zwischen Köln und Bonn verkehren«²⁴⁹. Die rheinischen Geschäftsleute sollen sogar noch eine Probefahrt mit dem Boot in der Lübecker Bucht unternommen haben²⁵⁰, doch anscheinend erwies sich die BREMER PIONIER auch bei dieser Gelegenheit als unverkäuflich.

Das Projekt war gescheitert. Über den mißglückten Versuch, die bremische Wirtschaft für die neue Technik zu gewinnen, äußerte sich zur gleichen Zeit ein Vertreter der »Nautik«, die außerdem weitere Projekte auf diesem Gebiet betrieb: »Wir konnten hier keine Werft finden, die sich, über den reinen Bauauftrag hinaus, auch die technische Weiterentwicklung unserer Bootstypen mit angelegen sein ließ. Es ist dabei zu berücksichtigen, daß die Werften in den letzten Jahren mit Aufträgen bis obenhin vollgestopft waren.«²⁵¹ Ein Übriges tat das vergleichsweise engräumige Revier der Unterweser.

Sachsenberg starb am 23. August 1961 in Bremen²⁵². Nun wurde es völlig still um das Projekt. Die BREMER PIONIER wurde am 24. September 1962 aus dem Bremischen Seeschiffsregister ausgetragen und verlor gleichzeitig »das Recht zur Führung der Bundesflagge«²⁵³. Das vom Pech verfolgte Boot fuhr noch einige Jahre ohne Tragflächen im Verkehr nach Norderney für den Bootseigner Johannes van Stipriaan aus Norden unter dem Namen GAU. Die Benzinmotoren waren durch zwei Deutz-Diesel (jeweils 150 PS) ersetzt worden und die Wellen hatte man auch neu verlegt. Den schadhafte Aluminiumrumpf hatte man mit Platten aus Eisenblech notdürftig ausgebessert. Die GAU soll auch in Charter der AG Norden-Frisia gefahren und auf einer Fahrt zu einer Seebestattung bei Westeraccumersiel verloren gegangen sein²⁵⁴. Nach anderen Angaben kam das Boot schließlich (dann wohl nach einer Hebung) zum Rhein in den Raum Köln/Bonn und soll dort verschrottet worden sein²⁵⁵. Der letzte Beleg über die Unternehmen, welche die BREMER PIONIER in Fahrt gebracht und betrieben hatten, stammt vom 24. Oktober 1962, als die bremische senatorische Dienststelle für Finanzen an die Behörde für Häfen,

248 Weser-Kurier, 17.10.1959.

249 Zitat im Weser-Kurier, 17.10.1959. Erst 1972 erhielt die in der Fahrgastschiffahrt auf dem Rhein führende Köln-Düsseldorfer ein Tragflächenboot vom sowjetischen Typ »Raketa« und setzte es vorübergehend als RHEINPFEIL ein.

250 Weser-Kurier, 17.10.1959.

251 Ebd.

252 Nachruf in MoH-Nachrichten, 1.10.1961.

253 Amtsgericht Bremen, Seeschiffsregister, Blatt Nr. 3567.

254 Postkarte im Archiv des Vf., ferner Telefonate des Vf. am 25.10.1999 mit dem Hafenamts in Norddeich, der Reederei AG Norden-Frisia, Norddeich, Herrn Johannes van Stipriaan, Norden, dem Schiffsregister am Amtsgericht in Emden sowie am 29.10.1999 mit Herrn Kapitän Frerichs, Norderney.

255 Brief von Herrn Dipl.-Ing. Werner Hinsch, Lauenburg, an den Vf., 6. 2. 2000.

Schiffahrt und Verkehr über den Stand der Dinge informierte. Demnach waren ein Teil der Bürgschaften in Anspruch genommen worden, ein anderer Teil war abgedeckt. Lakonisch hieß es in dem Schreiben: »Die Firmen Nautik GmbH und See-Schnellverkehrs GmbH sind zahlungsunfähig. Sie werden z. Zt. abgewickelt.«²⁵⁶ Die »Nautik« wurde aber erst am 27. Dezember 1972 aus dem bremischen Handelsregister gelöscht, vermutlich nach einer langen Phase geschäftlicher Untätigkeit²⁵⁷.

Aus späterer Rückschau beurteilte der bereits erwähnte baltendeutsche Ingenieur und Sachsenberg-Mitarbeiter Büller in einem technikgeschichtlichen Artikel fast zwei Jahrzehnte danach das Boot: »Der BREMER PIONIER war konstruktiv und hydrodynamisch ein vorzügliches Fahrzeug, das bereits einige Neuerungen aufwies, die dem damaligen Stand der Tragflügelboot-Technik vorseilten. So war z.B. das Hochschwenken der Flügel und Propeller vorgesehen. Leider war dem BREMER PIONIER kein finanzieller Erfolg beschieden, da er damals in Ermangelung passender und zuverlässiger leichter Dieselmotoren mit Benzinmotoren ausgerüstet werden mußte, deren Verwendung einige Jahre später für den Passagierverkehr untersagt wurde²⁵⁸. Aus den Erfahrungen mit diesem Boot entstand in der Folge ein vereinfachter und höchst wirtschaftlicher Typ, PT 20.«²⁵⁹

Für die Lürssen-Werft, unter deren Dach sich der Bau der BREMER PIONIER zugetragen hatte, blieb das Boot eine relativ unbedeutende Episode. Man setzte lieber auf die angestammte eigene, technisch ausgereifte und wirtschaftlich ergiebige Entwicklungslinie: Ein damals noch florierender Frachtschiffbau sowie die Schnellbootentwicklung für die Bundesmarine (JAGUAR-Klasse), darüber hinaus ein anlaufendes Exportgeschäft (z.B. nach Indonesien) ließen das Experiment mit der BREMER PIONIER rasch in den Hintergrund treten. Ganz verlor die Firma aber nicht das Interesse an diesem Spezialgebiet. Im August 1962 erprobte Lürssen ein Tragflächenboot mit vollgetauchten Tragflächen und – das erwies sich als Fehlkonstruktion – mit vorne angebrachten Zugpropellern (Entwurf Friedrich Wendel). Das Boot war 1953 bei Stülcken in Hamburg erbaut worden und gehört inzwischen zu den Exponaten des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven²⁶⁰. Schließlich baute Lürssen 1964 sogar noch ein werfteigenes Versuchsboot mit ebenfalls vollgetauchten Tragflächen, das wohl vor dem Hintergrund möglicher

256 StAB 4,35 - 800 - 215 - 00 - N.

257 StAB HRB 4928.

258 Wie aus dieser Untersuchung hervorgeht, waren bereits zum Zeitpunkt der Indienststellung der BREMER PIONIER Benzinmotoren für den Passagierverkehr nicht zulässig.

259 Büller (wie Anm. 2), S. 148 ff. Zur Herkunft Büllers s. StAB 4,75/5 HRB 62.

260 Weser-Kurier, 29. 8. 1962. Eine Fotomappe mit den Versuchen befindet sich im Archiv der Lürssen-Werft (NC 634). S. auch: Schwimmende Oldtimer der Seefahrt (Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Nr. 3), S. 53 ff. Das Boot wird auch erwähnt bei Reinhart Patemann, Bremische Chronik 1957 – 1970 (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv Bremen, Bd. 41, 1973), Bremen 1973, S. 128. Die nicht zutreffende Angabe, das Boot sei bei Lürssen erbaut worden, beruht auf unrichtigen Zeitungsmeldungen.

militärtechnischer Entwicklungen entstand (Bau-Nr. 13358). Das 12,5 m lange, relativ unscheinbar wirkende Fahrzeug unternahm auch einige Probefahrten, stand dann aber lange Jahre auf dem Werftgelände in Vegesack und befindet sich seit 1995 im Technikmuseum in Sinsheim bei Speyer²⁶¹. Nur der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß auch die Konkurrenzwerft Abeking & Rasmussen (gegründet 1907) in Lemwerder sich 1966 am Bau eines Tragflächenbootes beteiligte, doch auch dieser Ansatz gedieh nicht weit²⁶².

In der technik- wie gesellschaftsgeschichtlichen Forschung spielt die Frage eine wichtige Rolle, wie die jeweilige Umgebung auf neuartige Techniken reagiert. Hierfür liefert auch die hier behandelte Thematik Einblicke in ein Kapitel der staatlichen »Technologieförderung« (um dies mit einem heutigen Modewort zu bezeichnen) im Bremen der fünfziger Jahre. Die Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft interessierten sich für den kommerziellen Aspekt, der anfangs mit verhaltenem Optimismus, später dann doch realistisch und skeptisch zugleich gesehen wurde. Weniger nüchtern, sondern emotionaler und mehr auf die Sensation bedacht, verhielt sich die Presse, die bei ausbleibendem Erfolg der BREMER PIONIER das uninteressant gewordene Thema stillschweigend in der Berichterstattung fallen ließ oder sogar in Häme verfiel, wie etwa der »Weser-Kurier« im Oktober 1959: »Mit dem BREMER PIONIER erging es dem Unternehmen wie einem Kinde, das bei einem Besuch Onkeln und Tanten die elektrische Eisenbahn vorführen soll. Natürlich bleibt sie dann stecken. Die Erbauer des Tragflügelbootes meinen jedoch, daß der BREMER PIONIER nur dem Augenschein nach kein sehr glückliches Schiff war. »Wir sind sehr zufrieden damit, es ist in Travemünde ausgezeichnet gelaufen«. Nur im eigenen Lande, wo der Prophet gern etwas gelten möchte, hatte der BREMER PIONIER hin und wieder Mucken.«²⁶³ Es hat aber den Anschein, daß die Bremer Journaille später mit der nicht mehr ganz so neuen Materie moderater verfahren ist²⁶⁴.

261 Datei Lürssen, s. auch Gerhart Grote, Das kleine blau-gelbe Tragflächenboot. Vom Versuchsboot zum Schaustück, in: Die Bugwelle 24/95, S. 16.

262 Im Unterauftrag der Hamburger Werft Blohm & Voss lieferte man den Aluminiumrumpf für das Tragflächenboot DOLPHIN alias CORSARIO NEGRO (Bau-Nr. 6192, 22,79 m), das nach Unterlagen von Grumman gebaut wurde und eine zivile Vorgängerversion der FLAGSTAFF darstellte. Für beide Werften blieb dies aber eine folgenlose Episode, denn zum Leidwesen von Grumman gelang es nicht, das Boot kommerziell sinnvoll zu nutzen. Eine spanische Reederei auf den Kanaren gab das Boot nach elf Monaten zurück, auch ein Einsatz von Florida aus war nicht erfolgreich, so daß die US Navy 1970 schließlich das Boot erwarb, um es auszuschlachten, s. Klaus auf dem Garten, Abeking & Rasmussen. Eine Weserwerft im Spiegel des 20. Jahrhunderts, Bremen 1998, S. 179-180, außerdem sehr aufschlußreich bei Thruelsen (wie Anm. 175), S. 298.

263 Weser-Kurier, 17.10.1959.

264 Am 25. 3.1977 besuchte ein Tragflächenboot vom Typ Boeing »Jetfoil« der britischen Großreederei P & O Bremerhaven zu einer Präsentation. Der Weser-Kurier (26./27.3.1977) berichtete sachlich über die Fahreigenschaften des Bootes, stellte aber realistisch die Chancen fest (Zwischenüberschrift: »Nicht für Seebäderverkehr«), verwies dagegen auf das damals noch laufende NATO/PHM-Projekt.

Der allgemeinen Öffentlichkeit galten die Fahrten der BREMER PIONIER eher als ein interessantes Spektakel. Es nützte aber letzten Endes auch nichts, daß selbst der gerade in jener Zeit besonders populäre und von einer unkritischen Öffentlichkeit weithin überschätzte »Seeteufel«, der ehemalige Hilfskreuzer-Kommandant, Weltumsegler und Seeschriftsteller Felix Graf Luckner, sich einmal an Bord des Tragflügelbootes aufhielt²⁶⁵.

Das Hin und Her um die BREMER PIONIER läßt für den heutzutage nachforschenden Historiker außerdem Symptomatisches zu Tage treten, das für die High-Speed-«Szene» in der Schifffahrt nicht ganz atypisch ist: Der Kontrast zwischen mitunter überschäumendem Optimismus und Sendungsbewußtsein²⁶⁶ einiger weniger, von dieser futuristisch anmutenden Technik beseelter Protagonisten und die davon häufig abgesetzte, eher ernüchternde Realität. Bislang haben sich Tragflächenboote wie auch Luftkissenfahrzeuge nur in geographischen und einsatzmäßigen Nischen ansiedeln können²⁶⁷. Gelten die Hovercrafts häufig als zu laut und energieaufwendig, so besitzt das Tragflächenboot andere Schwächen, denn in der Größe sind ihm konstruktive Obergrenzen gesetzt. Kein Geringerer als Schertel hat das schon 1957 zumindest geahnt: »An einen Transatlantikverkehr ist heute noch nicht zu denken, obwohl unerfahrene Erfinder für solche Projekte die Werbetrommel rühren. Die Grenze der für Tragflügelboote möglichen Größe, die sich heute noch nicht genau übersehen läßt, liegt wahrscheinlich sehr weit unter der Größe ozeangehender Schiffe, weil die Tragflügel immer größer und schwerer werden müßten.«²⁶⁸

265 Entsprechende Fotos befinden sich im Archiv des Elbschiffahrtsmuseums in Lauenburg/Elbe. Sie sind zwar nicht datiert, vermutlich aber in Travemünde entstanden.

266 So z.B. in ungerechtfertigt übertriebener Weise ausgeprägt bei McLeavy (wie Anm. 2).

267 Zum Vergleich: Auch in Hamburg experimentierte die dortige Hafen-Dampfschiffahrt AG (HADAG, gegründet 1888) mit Tragflächenbooten und Hovercrafts, so z.B. mit den beiden Tragflügelbooten TRAF 1 und TRAF 2 (1965 bei Seaflight in Messina erbaut), die aber schon 1968 aufgelegt und 1971 nach Griechenland veräußert wurden: »Neue Wege versuchte man 1965. Am 15. Juni gründete die HADAG zusammen mit dem Bergungsunternehmer Ulrich Harms die Deutraf GmbH & Co. KG, die mit zwei Tragflügelbooten einen Schnelldienst von Hamburg nach Schulau einrichtete, der mit weiteren Schiffen auch auf andere Strecken ausgedehnt werden sollte. Die Elbe mit ihrem lebhaften Kleinschiffsverkehr und vielem Treibgut war als Revier für so schnelle Fahrzeuge nicht geeignet und setzte dem Unternehmen nach wenigen Jahren ein Ende. Der 1964 geplante Schnelldienst mit Tragflügelbooten nach Helgoland kam nie zur Ausführung. Genauso erging es dem Plan, das große sowjetische Tragflügelboot KOMETA auf der Elbe einzusetzen, der nach einigen Probefahrten zu den Akten gelegt wurde. Zusammen mit Cassen Eils aus Cuxhaven, mit dessen Reederei die HADAG eng zusammenarbeitete, testete man 1965 die Möglichkeit eines Einsatzes von Hovercrafts (Luftkissenbooten) auf der Elbe. Der Heidenlärm führte zu einem behördlichen Verbot dieser Fahrten.« (Arnold Kludas, Hundert Jahre HADAG-Schiffe 1888–1988, Herford 1988, S. 41, 77.

268 Zit. in Industriekurier, 12.10.1957.

Eines der größten Supramar-Muster, der auf dem Öresund zwischen Kopenhagen und Malmö eingesetzte Typ PT 150 (1968 eingeführt, inzwischen aber durch schnelle Katamaranföhren norwegischer Fabrikation ersetzt) besaß 165 Tonnen Wasserverdrängung, das seit den siebziger Jahren erfolgreich vermarktete amerikanische »Jetfoil« von Boeing 107 t und die bereits erwähnte rein militärische PLAINVIEW fällt mit stattlichen 325 t schon sehr aus dem Rahmen und markiert damit eine Obergrenze²⁶⁹. Beim Bau von größeren und leistungsfähigeren Schnellfähren hat man deshalb aus gutem Grund (und dies verstärkt seit den neunziger Jahren) auf alternative Konzepte zurückgegriffen: Welche Marktchancen den seit den neunziger Jahren verstärkt gebauten und eingesetzten, aus Leichtmetall gefertigten Katamaran- und Monohull-Schiffen beschieden sind, muß die Zukunft zeigen, immerhin haben sie sich einige Märkte schon erobert.

Nachdem die Unterweser als Geburtsstätte weiterer Tragflügelboote nicht mehr in Betracht kam, verlagerte sich das Schwergewicht der weiteren Entwicklung endgültig nach Süden. Das Erbe übernahm die bereits erwähnte und auf diesem Feld erfolgreich tätige Spezialwerft Rodriquez im sizilianischen Messina: Das Unternehmen fertigte zwischen 1956 und 1971 insgesamt 46 Tragflächenboote von dem der BREMER PIONIER leicht abgewandelten Typ PT 20²⁷⁰. 1999 lieferte die Werft ihr wohl letztes Tragflächenboot an einen italienischen Kunden ab, um sich fortan auf schnelle Einrumpf-Fahrzeuge zu spezialisieren: 151 abgelieferte Tragflügelboote seit 1956 können als eine respektable Bilanz bezeichnet werden²⁷¹.

Immerhin bietet Italien – und das trifft sowohl für die Küstengewässer als auch die großen Binnenseen am südlichen Alpensaum zu – für den Einsatz von Tragflächenbooten allein rein klimatisch wesentlich günstigere Bedingungen als der rauhere Norden. Deshalb ist es nicht verwunderlich, daß inzwischen seit etlichen Jahren das »Aliscafo«, wie es auf Italienisch heißt, in diesem südeuropäischen Land längst etabliert ist und zum gewohnten Erscheinungsbild der dortigen Küsten- und Seengewässer gehört.

269 Daten nach Büller (wie Anm. 2), S. 154 und Mc Leavy (wie Anm. 2), S. 143.

270 Prospekt von Rodriquez mit Referenzliste (um 1978) sowie Bauliste Rodriquez (um 1982) im Archiv des Vf. Beide Quellen geben übereinstimmend die Zahl von 46 Tragflächenbooten des Typs PT 20 an.

271 Fast Ferry International, Mai 1999, S. 23.

**»Nichts gewissers ist als der Tod/
und nichts ungewissers als die Stunde deß Todes«.**

Nathan Chytraeus:
Der Alte Todtendantz Sächsisch (1597)

V o n T h o m a s E l s m a n n

Unter den zahlreichen Publikationen von Nathan Chytraeus (1543 – 1598)¹, der nach dem aus theologischen Gründen erzwungenen Abgang aus Rostock seit 1593 als Rektor der bremischen Lateinschule agierte, sind zwei Neuauflagen bzw. Bearbeitungen auffällig, die sich dezidiert mit dem Tod und der Verwerflichkeit des irdischen Daseins beschäftigen, wenn auch aus unterschiedlichen Sichtweisen. Es sind dies der *Todtendantz Sächsisch*² und *De contemptu mundi*³ des Benediktiners Bernhard von Morlas (12. Jahrhundert)⁴, bemerkenswerterweise – und wohl nicht ohne Zufall – beide im Jahre 1597 im Januar bzw. Juli in der Offizin von Arend Wessel Erben in Bremen in den Druck gebracht.

Bernhard von Morlas geißelt in formvollendeten, an antiken Vorbildern geschulten Versen die Unbeständigkeit und Verderbnis der Welt und fordert die Abkehr des Individuums vom irdischen Dasein und dessen Lastern. Den satirisch überzogen gezeichneten Übelständen (Wollust, Habsucht, Üppigkeit, Unglaube, Zauberei, Sodomie, Herrschsucht etc.) steht als Antipode das himmlische Jerusalem, das ›Goldene Zeitalter‹ gegenüber, das Erlösung

- 1 Zu Person, Werk und Literatur zuletzt Thomas Elsmann, Chytraeus, Nathan, in: Biographisches Lexikon für Mecklenburg, Bd. 2, Rostock 1999, S. 69 - 81.
- 2 Der Alte Todtendantz Sächsisch. Wie derselbe für Achtzig Jahren in der Keyserlichen Seestadt Lübeck in öffentlichem Truck außgangen. Mit einer neuwen Vorred NATHANIS CHYTRAEI, Bremen: Arend Wessel Erben 1597 (SuUB Bremen, Sign.: Brem. c.1247, Nr. 8).
- 3 Bernardi Morlanensis, Monachi Ordinis Cluniacensis [...] De Contemptu mundi, Libri Tres [...] editi jam studio Nathanis Chytraei, Bremen: Arend Wessel Erben 1597. Von dieser Ausgabe abhängig sind folgende spätere: Rostock: Reusner 1610; Rinteln: Petrus Lucius 1626; Lüneburg: Stern 1640. Moderne Ausgaben: Thomas Wright (Hg.), *The Anglo-Latin Satirical Poets and Epigrammatists of the Twelfth Century*, Vol. 2, London 1872 (*Rerum Britannicarum Medii Aevi Scriptores*, Vol. 59.2), S. 3-102; Herman Charles Hoskier (Hg.), *De contemptu mundi. A Bitter Satirical Poem of 3000 Lines upon the Morals of the XIIth Century* [...], London 1929.
- 4 Zum Autor als erste Orientierung s. Günter Bernt, Bernhard von Morlas, in: *Lexikon des Mittelalters*, Bd. 1, München/Zürich 1980, Sp. 2001-2002; Benedikt K. Volkmann, Bernhard von Morlas, in: *Lexikon für Theologie und Kirche*, Bd. 2, 3., völlig neu bearb. Aufl., Freiburg usw. 1994, Sp. 274.

verheißt⁵. Bernhards Invektive mag Nathan sowohl aus philologischen als auch aus inhaltlichen Gründen interessiert haben, kam sie doch in ihren Grundzügen eschatologischen Vorstellungen des Reformiertentums am Ende des 16. Jahrhunderts nahe, das sich in einem Endkampf gegen das Papsttum und dessen vermeintliche lutherische ›Helfershelfer‹ sah⁶. Nicht zuletzt die auf die römische Kurie gezielten Angriffe Bernhards, der in der Verderbtheit des Papsttums einen Grund für den Niedergang Roms, das hier traditionell als Symbol der römischen Kirche und ihres Herrschaftsanspruches figurierte⁷, erblickte, werden Nathans Zustimmung gefunden haben.

Tatsächlich entbehrt im Vergleich dazu auch der *Todtendantz* keineswegs kritischer Bemerkungen zu den einzelnen Vertretern der kirchlichen und weltlich-ständischen Hierarchie, dargeboten in Dialogen zwischen dem Tod und den jeweils Angesprochenen. Bernhards Schrift und der *Todtendantz* sind beide dem breiten Spektrum mittelalterlicher Lehrdichtung zuzurechnen, unbeschadet der unterschiedlichen Rezipientenschichten: Auf der einen Seite Bernhards stilisierte lateinische ›Kunstdichtung‹ mit ihren zahlreichen Allusionen, auf der anderen der anonym und in der Landessprache verfaßte Totentanz⁸, in dem die Allgegenwart des Todes dem Leser und Betrachter sinnfällig vor Auge geführt wurde. Ein markantes Merkmal des Totentanzes fehlt in der Bearbeitung Nathans⁹: das Miteinander, die Verschränkung von Bild und Text. Gerade die Symbiose von leicht verständlichem Text und eindrucksvoller figürlicher, zugleich klischeehafter Darstellung des Todgeweihten und des Todes (in Form eines Skeletts) bestimmte die Attraktivität. Nathan hingegen reduzierte die Anzahl der Abbildungen auf eine, plazierte auf dem Titelblatt. Es handelt sich um die Darstellung (Holzschnitt) des Todes (Skelett),

- 5 Zum Inhalt vgl. Max Manitius, *Geschichte der lateinischen Literatur des Mittelalters*, 2. Teil, Bd. 3: Vom Ausbruch des Kirchenstreites bis zum Ende des 12. Jahrhunderts, München 1931 (Handbuch der Altertumswissenschaft, 9. Abt., 2. Teil, Bd. 3), S. 781-782.
- 6 Vgl. etwa Heinz Schilling, *Die Konfessionalisierung im Reich. Religiöser und gesellschaftlicher Wandel in Deutschland zwischen 1555 und 1620*, in: *Historische Zeitschrift* 246 (1988), S. 1-45, hier S. 27-28; Notker Hammerstein, *Schule, Hochschule und Res publica litteraria*, in: Sebastian Neumeister, Conrad Wiedemann (Hg.), *Die Institutionen der Gelehrsamkeit in der Frühen Neuzeit*, Bd. 1, Wiesbaden 1987 (Wolfenbütteler Arbeiten zur Barockforschung, Bd. 14), S. 92-110, hier S. 96-97.
- 7 Vgl. zu diesem Bedeutungskontext u. a. Bernhard Kytzler (Hg.), *Rom als Idee*, Darmstadt 1993 (Wege der Forschung, Bd. 656); zu Bernhards Romdarstellung Walther Rehm, *Europäische Romdichtung*, 2., durchges. Aufl., München 1960, S. 68-69.
- 8 Zum Genre des Totentanzes vgl. Hartmut Freytag, *Totentanz*, in: Walther Killy (Hg.), *Literatur-Lexikon*, Bd. 14, Gütersloh/München 1993, S. 436-439.
- 9 Zu Nathans Fassung vgl. Bruno Claussen, *Der Lübecker Totentanz von 1520 in einem Neudruck des Nathan Chyträus vom Jahre 1597*, in: *Korrespondenzblatt des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung* 37 (1919/1920), S. 68-70; Timothy Sodmann, *Der Alte Todtendantz Sächsisch, Nathan Chytraeus, Bremen 1597*, in: Hartmut Freytag (Hg.), *Der Totentanz der Marienkirche in Lübeck und der Nikolaikirche in Reval (Tallinn). Edition, Kommentar, Interpretation, Rezeption*, Köln usw. 1993 (Niederdeutsche Studien, Bd. 39), S. 356-359.

Der Alte
Todtendantz Sächsisch.
Wiederfelbe für Achtzig Jahren in
der Keyferlichen Seestadt Lübeck in öffent-
lichem Truck außgangen.
Mit einer newwen Vorred
NATHANIS CHYTRÆI.



Ex dono Nat. Chytræi.

ANNO $\overline{\text{C}15}$ 1^o XCVII.
Bremen/bey Virent Wessels erben.

Abb. 1: Nathan Chytraeus. Der Alte Todtendantz Sächsisch. Titelblatt

der sich auf eine Sense stützt (Schnitter) (Abb. 1). Daß der Verzicht auf weitere Abbildungen die Plastizität und Zugänglichkeit des Textes beeinträchtigte war dem Herausgeber wohl bewußt. Wie der Vorrede zu entnehmen ist¹⁰, verfolgte Nathan zunächst das Ziel, die Illustrationen seiner Vorlage verändert, d. h. der Zeit angepaßt zu übernehmen. Er hatte diese von einem Studenten abzeichnen lassen. Allein ließen sich weder ein Buchdrucker noch ein sonstiger Gönner finden, der das erneute Schneiden finanziert hätte – offensichtlich wurde das verlegerische Risiko, vielleicht bedingt durch den altertümlichen Sprachstand, als zu weitgehend eingeschätzt; Nathan wird daher den Nachdruck vermutlich auf eigene Kosten in den Druck gebracht haben. Die ebenfalls in der Vorrede geäußerte Hoffnung¹¹, daß die nunmehrige Edition eine weitere, mit Abbildungen versehene nach sich ziehen möge, hat sich nicht erfüllt.

Nathan wußte um die Problematik seiner fast achtzig Jahre alten Vorlage, spiegelte sie doch längst vergangene Zustände¹². Das galt für die verwendete Sprache, für die – gleichwohl nicht übernommenen – Äußerlichkeiten der dargestellten Figuren sowie deren Charakter und Verhalten. Es ist nicht verwunderlich, daß der reformierte Herausgeber explizit die aus seiner Sicht antichristliche »Abgotterey« und das antichristliche Papsttum hervorhebt. Doch solle sich der Leser davon nicht allzu sehr anfechten lassen,

»sondern bey betrachtung derselben viel mehr Gott für das jtzt scheinende helle liecht deß H. Evangelij von Hertzen dancken/ und seinen glauben desto ernstlicher und vleissiger nach demselben anstellen«¹³.

Das Grundthema – die Konfrontation des Menschen mit dem Tod und dessen Allgegenwart – war ein zeitloses und daher auch eine 1520 entstandene Fassung am Ausgang des 16. Jahrhunderts als paränetische Erbauungsschrift zu verwenden.

Die Bremer Ausgabe des Jahres 1597 gliedert sich in drei Teile: eine längere Vorrede, aus der bereits zitiert wurde; die Wiedergabe des eigentlichen Totentanzes mit leichten Varianten und Ergänzungen sowie fünf nachgestellte geistliche Lieder in hochdeutscher Sprache¹⁴.

In seiner Einleitung äußert sich Nathan ausgiebig zur Motivation, die ihn zum Neudruck veranlaßt hatte. Die Argumentationskette beginnt mit einer Reihe von Nachweisen, daß bereits die Bibel die Vergänglichkeit des menschlichen Lebens und das Bewußtsein darüber belege. Die Zitate beziehen sich gänzlich auf das AT (1 Mos [= Genesis] 47.9; Ps 39.5 - 6; 90.9 - 10; 90.12), um die rhetorische Frage anzuschließen, ob es denn angesichts dieser dicta überhaupt notwendig sei, dieses Thema zu behandeln. Die Rechtfertigung erfolgt nun

10 Todtendantz (wie Anm. 2), Bl. Avijj (v).

11 Ebd.

12 Ebd., Bl. Avijj (v)-Bj (r).

13 Ebd., Bl. Bj (v).

14 Ebd., Bl. Cij (v)-(Cvijj [r]). Zu den einzelnen Liedern und ihrer Identifikation s. Sabine Pettke, Nathan Chytraeus und die Tragoedia von Abrahams Opfer, in: Mecklenburgische Jahrbücher 112 (1997), S. 93 - 112, bes. S. 110 - 112.

anhand von antik-profanen exempla (etwa am Beispiel der römischen Imperatoren, die während des Triumphzuges an ihre Sterblichkeit erinnert wurden), ohne daß die Quellen dabei detailliert und im einzelnen nachvollziehbar benannt werden¹⁵. Als Schlußfolgerung konstatiert Nathan:

»Denn jhnen allen/ was Alters/ Geschlechts Stands oder Vermoegens sie seien/ nichts gewissers ist als der Todt/ und nichts ungewissers als die Stunde deß Todes. Und dennoch sein wir leyder allesamt so sicher und unachtsam/ und auff diese Irdische und Zeitliche Gueter und sorg also verpichet/ das wir an den Todt/ ans jüngste Gericht/ und das ewige Leben gar nichts oder ja gar selten gedencken«¹⁶.

Kern der christlichen *ars bene moriendi* ist die Vorbereitung auf den Tod während des irdischen Daseins. Dazu dient die Erkenntnis der Eitelkeit alles Irdischen und das absolute Vertrauen auf Gott, ein deutliches Merkmal von fatalistischem Denken und der Hoffnung auf ein letztendlich gerechtes und ausgleichendes Handeln des strafenden Gottes:

»Werden wir von unsern Feinden oder sonst von Heuchlern und Gottlosen Leuten verfolgt/ und von Hauß und Hoff veriaget/ oder sonst auff ander weise verletzt und geplaget: so lehret uns diese weißheit/ das unsere verfolgter eben so wol sterblich sein als wir/ und das sie derwegen nicht in ewigem flor schweben/ oder wir unter jhrem betruck und trangsal ewig bleiben werden/ sonder das sich der mahl eins das spiel endern/ und jre freud und trotz in ewige traurigkeit/ unser traurigkeit aber in ewige freud verwandeln werde«¹⁷.

Die Vorrede durchzieht eine spürbare Lebensunlust und zugleich die Gewißheit, daß nach dem Tode den Gläubigen ein anderes, ewiges Leben erwarte, den Gottlosen aber ewige Verdammnis (Ps 37; 39). Was aber ist das Leben im Gegensatz zur Ewigkeit: Ein Tropfen Wasser im Vergleich zum Meer und ein Sandkorn im Vergleich zum Meeresstrand (Sirach 18.8). Nathan bemüht eine Reihe von Metaphern (Erde und Staub, rauschender Wind, Wolke etc.), um die Episodenhaftigkeit des Lebens für Reich und Arm (Jes 40.6; Jak 1.10) zu verdeutlichen, wiederum im wesentlichen dem AT entlehnt, aber komplettiert durch antike Quellen (Pindar: der Mensch ist ein Traum von einem Schatten; Homer: das menschliche Geschlecht gleicht Blättern an einem Baum)¹⁸. Als negatives Exempel fungiert der Rhetor Isokrates, der nach Plutarch trotz seines hohen Alters immer noch Angst vor dem Tod gehabt habe¹⁹; ihm mangelte es an der Gewißheit des Christen.

Damit nicht genug der Metaphern. Das Leben wird mit Komödien und Tragödien verglichen, nach deren Ende die Schauspieler die Bühne verlassen,

15 Die Erinnerung der siegreichen römischen Imperatoren an ihre Sterblichkeit während des Triumphzuges etwa bei Plin. 28,39 und Tert. Apol. 33,4.

16 Todtendantz (wie Anm. 2), Bl. Aiiij(v)-Aiiij(r).

17 Ebd., Bl. Aiiij (v)-Av (r).

18 Pindar, Pythia 8.135 ff.; Homer, Ilias 6.126 ff.

19 Wohl bezogen auf Pseudo-Plutarch: X oratorum vitae (Moralia 836E ff. zu Isokrates).

um nach gewisser Zeit durch neue Akteure ersetzt zu werden²⁰. Hier führt Chytraeus nun das Bild des Tanzes ein, der in einem großen Saal stattfindet, welcher sich wiederum nach dem Abgang der Tanzenden nach und nach leert, aber in Bälde wieder gefüllt sein wird²¹:

»Was ist dann nu das Menschliche leben anders als ein solches Spiel oder tantz/ darin je einer dem andern nachfolget/ und sein thun verrichtet/ biß sie endlich alle dahin faren/ und gantz und gar keiner mehr ubrig ist«²².

Daher rechtfertige sich die Übernahme des 1520 in Lübeck gedruckten Totentanzes, ungeachtet der schon o.g. Bedenken.

Hierauf folgt die Wiedergabe des eigentlichen Textes nach der 1520 in der Mohnkopf-Offizin gedruckten Fassung²³, die wiederum auf einen am Ende des 15. Jahrhunderts ebenfalls in Lübeck erschienenen Druck zurückging. Der Abdruck von 1597 ist wörtlich, beinhaltet jedoch gelegentliche orthographische Änderungen und einige Fehler im Vergleich zur Vorlage²⁴. Das Festhalten an einem veralteten Sprachstand begründet Nathan damit, daß eine Übersetzung den Text verfälschen würde. Zugleich solle die ursprüngliche Fassung belegen, welchem Wandel die Sprache inzwischen unterworfen worden sei – Bruno Claussen bewertete Nathans Ausgabe als »wohl die älteste philologische Ausgabe eines niederdeutschen Textes«²⁵. Damit wird jedoch nicht deutlich, welche sinnbildhafte Funktion in diesem konkreten Zusammenhang der Sprache zugedacht wird: Sie gibt zugleich Beispiel für einen stetig geschehenden, immer fortwährenden Wandel – alles Weltliche ist Änderungen unterworfen.

Eine interessante und bereits gelegentlich zitierte Interpolation nimmt Nathan allerdings vor²⁶, die zugleich ein Reflex auf seine eigene literarische Tätigkeit und das für sie benötigte Medium darstellt. Dazu bedient er sich zunächst eines ›Kunstgriffes‹: Das Zwiegespräch zwischen dem Tod und der Amme mit ihrem Kind, das in der Fassung von 1520 unmittelbar vor der Schlußrede des Todes stand, wurde versetzt. An seine Stelle tritt der Dialog mit dem Amtsgesellen, ursprünglich an vorletzter Position stehend. Nathan wählt diese Umstellungen, um einen Dialog zwischen dem Tod und dem Buchdrucker einzuführen²⁷.

20 Tottendantz (wie Anm. 2), Bl. (Avj [v])-(Avij[r]).

21 Ebd., Bl. (Avij [r])-(Avij [v]).

22 Ebd., Bl. Avij (r).

23 Vgl. zu dieser Version Wilhelm Seelmann, Der Lübecker Totentanz von 1520, in: Jahrbuch des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung 21 (1895), S. 108-122; Timothy Sodmann, Dodendantz, Lübeck 1520, in: Der Totentanz der Marienkirche in Lübeck (wie Anm. 9), S. 348-355.

24 Vgl. dazu Sodmann, Der Alte Tottendantz (wie Anm. 9), S. 359.

25 Claussen, Der Lübecker Totentanz von 1520 (wie Anm. 9), S. 69.

26 Ebd., S. 70; ders., Die Anfänge der Buchdruckerkunst in Bremen (1525–1625), in: Jahrbuch der bremischen Sammlungen 1 (1908), S. 51-68, hier S. 64; Sodmann, Der Alte Tottendantz (wie Anm. 9), S. 358.

27 Tottendantz (wie Anm. 2), Bl. Cij (v).

Daß dem Druckgewerbe im Verlaufe des 16. Jahrhunderts eine bedeutende und zentrale Rolle gerade in den geistigen Auseinandersetzungen zukam, braucht nicht erörtert zu werden. Zugleich wird es aber zusehends zu einem ökonomischen Faktor, gegen Ende des 16. Jahrhunderts gerade auch im regional-bremischen Kontext, wo sich der Buchdruck erst seit den 1550er Jahren kontinuierlich und stetig zu entwickeln begonnen hatte²⁸. Die ansässigen Offizinen (Bernhard Peters, Arend Wessel Erben) profitierten bis zu einem gewissen Grad von Nathans Publikationstätigkeit, ohne dieser aber wohl gänzlich gerecht werden zu können, da Drucke Nathans auch weiterhin außerhalb (Hamburg, Lemgo, Lübeck, Rostock, Wolfenbüttel, Zerbst) erschienen.

Der von Nathan zusätzlich eingeführte Dialog unterscheidet sich bereits durch zwei markante Äußerlichkeiten vom vorhergehenden Text: Die Versalienhöhe der Überschrift »Deß Druckers thogaue« entspricht exakt der des ersten Dialogs des Totentanzes »De Doet thom Pawest«, und während ansonsten die Dialoge durchweg aus jeweils zweimal sechs Zeilen bestehen, so räumt der Herausgeber hier der Ansprache des Todes an den Drucker zehn Zeilen ein, der Antwort des Druckers sechs: beides Kennzeichen für die Bedeutung, die Nathan diesem Berufstand beimißt²⁹. – An diesem Dialog werden die inzwischen vielfach eingetretenen Veränderungen im Vergleich zum Erscheinungsjahr der Vorlage (1520) besonders deutlich.

Bei allen übergeordneten, inhaltlichen Gründen, die eine Rezeption des *Todtendantz Sächsisch* durch Nathan erklärlich werden lassen, sollte eine mögliche individuelle Motivation Nathans nicht übersehen werden: eine zunehmende Lebensunlust, der deutliche Verlust an Lebensmut, die sich in der ernstesten und wie es scheint vorausahnenden Auseinandersetzung mit dem Tode spiegelt. Die Publikationen von *De contemptu mundi* wie des *Todtendantz Sächsisch* liegen lediglich dreizehn bzw. acht Monate vor Nathans Tod

28 Vgl. dazu ausführlich Thomas Elsmann, Humanismus, Buchdruck, Schule und Antikenrezeption. Anmerkungen zur Bremer Entwicklung bis 1648, in: Klaus Garber, Stefan Anders, Thomas Elsmann (Hg.), Stadt und Literatur im deutschen Sprachraum der Frühen Neuzeit, Bd. 1, Tübingen 1998 (Frühe Neuzeit, Bd. 39), S. 203-238.

29 Bereits in seinen *Nomenclator Latinosaxonicus* hatte Nathan unter dem Kapitel »De re literaria & libraria« einige Wörter aus dem Umfeld des Buches und des Buchdruckes aufgenommen, ohne jedoch auf die spezifischen technischen Begriffe einzugehen; vgl. Nathan Chytraeus, *Nomenclator Latinosaxonicus*, Rostock: Stephan Mylander 1582, hg. v. Gilbert de Smet, Hildesheim, New York 1974 (Documenta Linguistica), Sp. 183-194, auch Theophilus Golius, *Onomasticon Latinogermanicum. Cum praefatione Johannis Sturmii*, (Straßburg: Josias Rihel 1579), hg. v. Gilbert de Smet, Hildesheim, New York 1972 (Documenta Linguistica), Sp. 145-154. Einige der von Nathan im Dialog zwischen Tod und Drucker/Setzer benutzten Idiome bedürfen der Erklärung: Bockstaff → Buchstabe; genettet → naßgemacht, hier mit der flüssigen Druckerschwärze; Preß → Druckerpresse; getagen → gezogen; getrecket → gezogen, festgezogen; Kanne → Kanne als Trinkgefäß, vermutlich als Gefäß für das Bier; Licht Gans → Lichtbraten. Ein Braten, den die Handwerker gesellen erhielten, ehe die sog. Lichtarbeit, also die Winterarbeit bei Licht, getan wurde.

am 25. Februar 1598. Nathan Chytraeus hatte seinen erzwungenen und als unrechtmäßig empfundenen Abgang aus Rostock im Jahre 1593 nie verwunden, zumal er in Bremen finanziell offensichtlich in einer nicht allzu üppig ausgestatteten Lage war³⁰. Nathans Grundstimmung belegte bereits 1596 *Ein Christlicher Gesang Nathanis Chytraei Vom ersten und andern Adam*³¹, der nachstehend schließt³²:

»Diß ist die Summ des glaubens mein/
 Darinn ich denck' zu leben/
 Auch seliglich zu schlaffen ein/
 Gottes Geist wöll beydes geben.
 Beger auch das mein Schul und Kindt/
 Die mir von Gott befohlen sindt/
 Mir hierin folgen. AMEN.«

Die hier wiedergegebenen Teile (vgl. Abb. 2) des *Todtendantz Sächsisch* haben als Vorlage das Exemplar der Staats- und Universitätsbibliothek Bremen (Sign.: Brem. c.1247, Nr. 8), das sich in einem Konvolut von Nathans Schriften befindet, wovon einige aus Nathans eigenem Besitz in die damalige Schulbibliothek gelangt sind³³. Bereits Bruno Claussen sprach von einem »seltenen Büchlein«³⁴, es ist bisher nur in dieser Bremer Überlieferung bekannt! Ob es sich tatsächlich um ein Unikat handelt, muß angesichts der inzwischen weit geöffneten Bibliothekslandschaft gerade des östlichen Mitteleuropas offen bleiben³⁵. Die technische Ausführung des Druckes erscheint im Vergleich mit anderen Stücken aus der Werkstatt der Erben Arend Wessels oberflächlich, der Druck wirkt in Teilen ›blaß‹, der Satz unregelmäßig und unfertig; eben wie ein auf eigene Rechnung des Herausgebers verfertigtes ›Probeexemplar‹.

30 Vgl. Sabine Pettke, Nathan Chytraeus. Quellen zur zweiten Reformation in Norddeutschland, Köln usw. 1994 (Mitteldeutsche Forschungen, Bd. 111), S. 201.

31 Ein Christlicher Gesang NATHANIS CHYTRAEI. Vom ersten und andern Adam/ das ist/ vom ursprung unsers Elends/ und ursach unserer Seligkeit/ etc. I. Corinth. XV. Ver. XXII. Gleich wie sie in Adam alle sterben: also werden sie in Christo alle lebendig. Im thon Wenn mein stundlein verhanden ist/ etc., Zerbst: Bonaventura Schmidt 1596 (SuUB Bremen, Sign.: Brem. c.1247, Nr. 6).

32 Ebd., Bl. (A4 [r]).

33 Die Bibliothek der Lateinschule ging 1660 als ein Ferment in der *Bibliotheca Bremensis* auf, vgl. Thomas Elsmann, Von der *Bibliotheca Bremensis* zur Staats- und Universitätsbibliothek: ein historischer Abriß, in: Thomas Elsmann (Bearb.), Zurückgekehrte Kostbarkeiten der Staats- und Universitätsbibliothek Bremen, Bremen 1998 (Schriften der Staats- und Universitätsbibliothek Bremen, Bd. 4), S. 19-38, bes. S. 19-23.

34 Claussen, Buchdruckerkunst in Bremen (wie Anm. 26), S. 63.

35 Das Verzeichnis der im Deutschen Sprachbereich erschienenen Drucke des XVI. Jahrhunderts – VD 16 –, Bd. 20, Stuttgart 1993, T 1657 verweist lediglich auf die Angabe bei Conrad Borchling, Bruno Claussen (Hg.), Niederdeutsche Bibliographie. Gesamtverzeichnis der niederdeutschen Drucke bis zum Jahre 1800, Bd. 1, unveränd. ND Utecht 1976, Nr. 2609, ohne jedoch die SuUB Bremen als Standort zu benennen.

Des Druckers thogate.

De Doet thom Drucker.

Hörup tho drucken gode Besell/
Vnd kum an dissen meyen schnell/
Du lang genoch heffstu gefettert/
Den Boekstaf vnd Pappyr genettert!
De Press heffst lang genoch getagen/
Gedruckt dar velen nicht wil behagen.
Heffstu nu recht dyn Ampt gedan/
De danz dy gar nicht schaden kan:
Wo nicht/ werd ick in wee vnd leide
Dy drucken vnd pressen in ewicheit.

De Setter vnd Drucker.

Wel Boekstaf hebb ick mar gefettert/
De Press getreket/ Pappyr genettert.
De Kanne darby ock nicht vergeten.
De Eicht: Sans ock gern mit gegeten.
Nu gripe my an de bittere Tode/
Were ick bereit/ dar were my gode.

In Besluth spricht de Dode alsus.

Eredet alle heer/ Pappyr o. k. gy Eyen/
Ick wil juw alle vimme meyen.
Mit besser Sezen groch vnd kleine/
Mit rechteem ernste ick juw alle meene/
Myn anschlag is mit grotem hast/
So wenn ick fate/ den holde ick fast/
Danker mede/ ick singe vorhen/
Wiltis yet de ja: ick den: k. meen/

Bittero

Bitterliken sternen is de erste sancte
De ander is der flockenlanck/
De drudde is/ in korten stunden/
Werstu vergeten van dynen frunden/
Vimme dyn tidelike Gude ghan se the dele/
De Worme vimme dat Fleisch/ de Düuel vimme
de Seele/

Wann denne die sus wert enricht/
Dat ein ystlic syn eine port kricht/
Dat holt he se fast an alle seil/
He geue dat nicht vor de anderen twey deyl/
Kriegen de Worme dat Fleisch tho deele/
Se achten nicht des gudes edder der Seele/
Wann de Früude ock kriegen dat gud/
Athen klein wat Lyff vnde Seele dot/
Kriecht de Düuel de Seele in beholch/
Ja he geue se nicht vor alle Golt.
Vp dat syn wille jo nicht entschec/
Ein ystlic siet wol vore see/
Ic: et wol steruen vnd syd bereyt/
Wol steruen allen Kunsten bouen gelt/
Wol steruen/ is so groten Kunst/
Darmede men kumyt in Godes gunst/
O Christe/ dorch dynen Doth sy wy vorloft/
Wes du jo vnse ewige trost/ A M E N

E N D E.



E H

Troste

Abb. 2: Nathan Chytraeus. *Der Alte Todtendantz Sächsisch*. Gespräch des Druckers mit dem Tod.

Valentin Wagner. Seine Roland-Darstellung und seine Bremer Ansicht von 1632

Von Holger Th. Gräf

Seit 1962, als Friedrich Prüser »eine bisher unbekannte Ansicht der Stadt Bremen aus dem Jahre 1632« vorstellte, ist der Name Valentin Wagners auch an der unteren Weser ein Begriff.¹ Die zuletzt publizierte Sammlung älterer Ansichten der Hansestadt von Herbert Schwarzwälder bespricht zwar diese Vedute, bringt sie aber nicht zum Abdruck.² Eine kurze Besprechung dieser Zeichnung scheint jedoch sinnvoll, bevor man sich dem Künstler selbst und schließlich seiner im gleichen Entstehungszusammenhang zu sehenden Roland-Darstellung widmet.

Die skizzenhafte Stadtansicht liefert einige interessante Details. Dabei sind der Verlauf der zinnenbekrönten Stadtmauer rechts sowie das Wasserrad links von der Weserbrücke zu nennen. Letzteres erscheint hier bedeutend größer als in den Ansichten Dilichs oder Merians. Ob es sich um eine Holzkonstruktion zum Schutz vor Witterungseinflüssen und dem Eisgang auf der Weser handelte – das Bild entstand am 6. Januar – oder schon um einen Vorgänger des mit barockem Zierrat versehenen Überbaus, der von Abbildungen der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts bekannt ist, kann indes nicht entschieden werden.³ Die beiden genannten, mit der Bremischen Baugeschichte bestens vertrauten Autoren – Prüser und Schwarzwälder – weisen jedoch zurecht auf bestimmte Ungenauigkeiten bzw. Ungereimtheiten der Wagner-Skizze hin: So sind etwa der Dom und die St. Stephani-Kirche seitenverkehrt wiedergegeben. Der rechte östliche Teil der Stadt erscheint relativ ungenau und verzeichnet. Dennoch sind sich Prüser und Schwarzwälder bei der Interpretation der Zeichnung nicht immer einig. Während Schwarzwälder meint, dass der Turm der Liebfrauenkirche fehlt, geht Prüser davon aus, dass die Martini-Kirche vergessen worden ist. Die Rauchfahne, etwa 2 cm rechts des Stephani-Kirchturms ordnet Prüser einer Transiederei zu, die er von dem Gemälde Jürgen Landwehrs kennt.⁴ Schwarzwälder sieht indes in der Rauchfahne »eine

1 Friedrich Prüser, Eine bisher unbekannte Ansicht der Stadt Bremen aus dem Jahre 1632, in: Brem. Jb. 48, 1962, S. VII-IX.

2 Herbert Schwarzwälder, Blick auf Bremen. Ansichten – Vogelschauen – Stadtpläne vom 16. – 19. Jahrhundert, Bremen 1985, S. 8, Nr. 26. Die hier angegebene Größe von 76,9 x 9,3 cm stimmt nicht. Das Skizzenbuch, aus dem die doppelseitige Ansicht stammt, misst 13,8 x 10,2 cm, mithin ist die Zeichnung 27,6 x 10,2 cm groß.

3 Vgl. etwa bei Herbert Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 1, Bremen 1975, S. 446.

4 Vgl. zu Landwehr zuletzt Herbert Schwarzwälder, Bremen, in: Wolfgang Behringer und Bernd Roeck (Hg.), Das Bild der Stadt in der Neuzeit 1400 – 1800, München 1999, S. 157-164, hier S. 160 ff.; vgl. auch die im Bremer Merian-Stich von 1641

missverstandene Windmühle auf dem Doventor«, die der Zeichner von einer älteren Stadtansicht übernommen haben könnte.⁵ Wahrscheinlich dachte Schwarzwälder an die bekannte Ansicht aus Wilhelm Dilichs Bremischer Chronik aus dem Jahre 1604.⁶ Nach allem was in den letzten Jahren über Valentin Wagner herausgefunden wurde, ist diese Annahme jedoch nicht sehr plausibel. Er arbeitete kaum nach Vorlagen, sondern fertigte seine Skizzen in der Regel nach der Natur an,⁷ wie sich aus den gelegentlichen Datierungen von seiner Hand – im Falle Bremens »geschehen den 6. Januarii Ao. 1632« – ergibt. Die Ungereimtheiten bzw. offenkundigen Fehler in der Bremer Ansicht Wagners sind daher eher auf einen oder mehrere Standortwechsel des Künstlers während des Zeichnens zurückzuführen, wie dies auch bei anderen seiner Veduten nachvollzogen werden kann.⁸ Gegen eine Heranziehung der Dilich-Ansicht spricht im Übrigen auch die sehr genaue Darstellung der zinnenbekrönten Stadtmauer östlich der Brücke, die bei Dilich gänzlich fehlt bzw. von der »Braut« verdeckt ist.

Die Erwähnung Dilichs wirft die grundsätzliche Frage nach der Einordnung Wagners in die damalige Kunstszene auf; welche Verbindungen hatte er, welchen Einflüssen stand er offen? Endgültige Aussagen darüber zu treffen, wäre verfrüht.⁹ Verbindungen zu Dilich sind wahrscheinlich, denn dieser arbeitete ab 1626 in Dresden, wo der junge, um 1610 geborene Wagner die Lehrzeit bei seinem gleichnamigen Vater absolvierte. Mit Philipp Uffenbach, dem Frankfurter Lehrer Adam Elsheimers, war Wagner persönlich bekannt. Möglicherweise kam Wagner während seiner Aufenthalte in Frankfurt ab 1631 auch mit Wenzel Hollar und Matthäus Merian d. Ae. in Kontakt.¹⁰

Den Entstehungszusammenhang der Bremer Ansicht haben Joseph König 1952 sowie im gleichen Jahr Walter Gunzert und, ihm folgend, zehn Jahre später Friedrich Prüser dargelegt.¹¹ Wagner stand spätestens seit November /

vor dem Doventor eingetragene Transiederei, in: Johann von Werdenhagen, *De republicis hanseaticis*, Frankfurt 1641.

5 Schwarzwälder, Blick (wie Anm. 2), S. 8.

6 Wilhelm Dilich, *Urbis Bremae et Praefecturae*, Kassel 1604.

7 Holger Th. Gräf, Valentin Wagner – ein fast vergessener Zeichner hessischer Städte und Landschaften, in: *Hessische Heimat* 49, 1999, S. 3-8.

8 Holger Th. Gräf, Valentin Wagner, Wenzel Hollar und die Giessener Ansicht in der *Topographia Hassiae* von Matthäus Merian d. Ae., in: *Mitteilungen des Oberhessischen Geschichtsvereins* 84, 1999, S. 111-122.

9 Zur Ausbildung Wagners und seinen künstlerischen Berührungspunkten vgl. künftig die Beiträge von Ulrike Valeria Fuss, Horst Nieder und Andreas Tacke im Katalog zur Werkausstellung Valentin Wagners, die das Hessische Landesamt für geschichtliche Landeskunde Marburg gemeinsam mit der Graphischen Sammlung des Hessischen Landesmuseums in Darmstadt für 2002 vorbereitet.

10 Vgl. vorläufig Holger Th. Gräf, Wer zeichnete die Würzburger Ansicht von 1631?, in: *Mainfränkisches Jahrbuch* 51, 1999, S. 84-89, hier S. 85.

11 Joseph König, Unveröffentlichte Ostfriesland-Bilder in Wien, in: *Jahrbuch der Gesellschaft für bildende Kunst und vaterländische Altertümer zu Emden* 32, 1952, S. 72-89, hier S. 74-78; Walter Gunzert (Hg.), *Skizzen- und Reisetagebuch eines Arztes im Dreißigjährigen Krieg*, Darmstadt 1952, S. 12-14; Prüser (wie Anm. 1).

Dezember 1631 in einem Dienstverhältnis zu Landgraf Philipp III. von Hessen-Butzbach, einem Onkel des regierenden Landgrafen in Darmstadt. In erster Ehe war Philipp bis 1629 mit Anna Margarethe, einer Tochter des letzten Grafen von Diepholz, verheiratet gewesen. Nachdem im Herbst 1631 Philipps Nichte Juliane, eine Schwester des Darmstädter Landgrafen, den Grafen Ulrich II. von Ostfriesland geheiratet hatte, entschloss sich auch Philipp zu einer neuen Ehe. Die Braut sollte Christine Sophie, die Schwester eben jenes ostfriesischen Grafen sein. Am 21. Dezember 1631 brach Philipp von Butzbach nach Aurich auf, um seine Auserwählte näher kennen zu lernen und mit deren Bruder die üblichen Eheabsprachen zu treffen. Über diese Reisegesellschaft und deren Erlebnisse informiert ein anonymen Reisebericht.¹² Neben Dienern und Höflingen nahm auch Valentin Wagner im landgräflichen Gefolge an der Brautschau teil.

Anders als Prüser annahm, führte diese Reise aber nicht lahnauf- und fuldaabwärts sowie abschließend durch das Leinetal zur Weser. Vielmehr folgte man der Lahn nur bis Marburg und zog dann über Frankenberg und Arolsen direkt nach Norden.¹³ Von Arolsen aus erreichte die Reisegesellschaft am 31. Dezember Salzuflen, am 2. Januar Diepholz und am 4. Januar schließlich Leeste, südlich von Bremen. Da die Weser-Niederungen überschwemmt waren, ließ der Landgraf seinen Tross hier zurück. Nur mit kleinem Gefolge, unter anderem mit Wagner und dem anonymen Verfasser des Reiseberichtes, hielt er sich drei Tage in der Stadt auf.

Während dieses Aufenthaltes entstand ebenfalls die hier vorzustellende, bisher unbekannt Zeichnung des Roland zu Bremen.¹⁴ Es ist hier nicht der Ort, die Debatten um Ursprung und Geltung der Rolandsäule zu referieren.¹⁵ Ihre

12 Anonymer Bericht der Reise Landgraf Philipps von Hessen-Butzbach nach Ostfriesland, StA Darmstadt, D 4 Nr. 56/1a, besonders fol. 8r-9v. Ich danke Frau Dr. Katharina Schaal für die rasche Bereitstellung einer Kopie.

13 Dies ergibt sich unter anderem aus zwei exakt datierten Zeichnungen aus diesen beiden Orten.

14 Hans Tietze u. a. (Bearb.): Die Zeichnungen der Deutschen Schulen bis zum Beginn des Klassizismus (Beschreibender Katalog der Handzeichnungen in der Graphischen Sammlung Albertina, Bd. 5), Wien 1933, Nr. 527v; Inv. Nr. 3367v. Das Skizzenbuch, aus dem diese Zeichnung stammt, wurde aufgetrennt und die Zeichnungen in Passepartouts eingelegt. Wahrscheinlich rührt auch daher die Beschneidung der Rolandabbildung am oberen Rand.

15 Vgl. hierzu zuletzt Winfried Trusen, Rolandsäulen, in: Handwörterbuch zur deutschen Rechtsgeschichte, Bd. 4, Berlin 1990, Sp. 1102-1106; Ders., Roland, in: Lexikon des Mittelalters, Bd. 7, München 1995, Sp. 953-954 sowie Dieter Pötschke (Hg.), Roland, Kaiser und Recht. Zur Rechtsgeschichte des Harzraums und seiner Umgebung (Harz-Forschungen 11), Berlin 1999; Hans Rempel, Die Rolandstatuen. Herkunft und geschichtliche Wandlungen, Darmstadt 1989 wird in seiner methodisch und quellenkritisch problematischen Herleitung in der Forschung weitgehend abgelehnt. Zum Bremer Roland informiert erschöpfend und fundiert: Rolf Gramatzki, Das Rathaus in Bremen. Versuch zu seiner Ikonologie, Bremen 1994, S. 19-27.

ROLANDT
zu Bremen
Anno 1632.



Abb.: »Rolandt zu Bremen Anno 1632«. Federzeichnung von Valentin Wagner (13,8 x 10,2 cm), Graphische Sammlung Albertina, Wien, Inv. Nr. 3367 verso.

Bedeutung für die bremische historisch-politische Identität, als »Autonomie-symbol imperialer Herleitung«¹⁶ und als Sinnbild für den damaligen Selbstbehauptungswillen gegenüber der erzbischöflichen Landesherrschaft, ist bekannt. Sicher war Wagner die Darstellung des Roland von Dilich ebenso wie der Inhalt und die politische Absicht von dessen Chroniktext geläufig.¹⁷ Es ist daher nicht weiter verwunderlich, dass der Besucher Wagner gerade die Rolandsäule und nicht eine der zahlreichen anderen Sehenswürdigkeiten der Hansestadt zeichnete. Dies darf als indirekter Beleg für die eminente Bedeutung des Wahrzeichens für die städtische Freiheit und vor allem für die zu diesem Zeitpunkt machtpolitisch außerordentlich prekäre und unübersichtliche Situation gelten: Seit 1629 drohte der Stadt die Exekution des Restitutionsediktes, kaiserliche Truppen biwakierten im Erzstift, die bisher betriebene städtische Neutralitätspolitik wurde zunehmend unhaltbar. Einerseits wollte der Stadtrat die Gewogenheit des Kaisers nicht verlieren, die er gegen den Erzbischof Johann Friedrich benötigte, der sich schon früh auf die Seite Gustav Adolfs von Schweden geschlagen hatte. Andererseits ließ die kaiserliche Einsetzung von Erzherzog Leopold Wilhelm als Nachfolger des Erzbischofs und quasi Exekutor des Restitutionsediktes den schwedischen Schutz erstrebenswert erscheinen. Der anonyme Reisegefährte Wagners und Autor des erwähnten Berichtes notierte wohl nicht zufällig die Ankunft des »jungen Ochsenstern« am 5. Januar und die Abreise des »Cantzlers Ochsenstern« – des schwedischen Reichskanzlers Oxenstierna – am nächsten Tag.¹⁸ Am 23. März 1632 verband sich die Stadt schließlich vertraglich mit Schweden.¹⁹

Trotz der einfachen und mit schnellen Strichen zu Papier gebrachten, 13,8 x 10,2 cm großen Zeichnung, sind einige Details bzw. Abweichungen zu den bekannten Darstellungen von Dilich (1604), Merian (1653) und der anonymen kolorierten Abbildung (um 1680/85) beachtenswert.²⁰ Die komplizierte und bisher nicht gänzlich geklärte Baugeschichte kann hier weder weiter erörtert noch anhand der Wagner-Skizze veranschaulicht werden.²¹ Die wesentlichen Charakteristika der Statue entsprechen ohnehin den bekannten Darstellungen: Das umgebende eiserne Rautengitter, der lange Mantel mit den nach unten geweiteten Ärmeln, das Schwert und der Schild mit Doppeladler und Umschrift, die beiden ovalen, nach vorne spitz zulaufenden Kniescheiben der

16 Bernd Ulrich Hucker, Der hansestädtische Roland, in: Mathias Puhle (Hg.), Ausstellungskatalog »Hanse Städte Bünde«, Magdeburg 1996, S. 474 - 494, hier S. 491.

17 Vgl. Bettina Schleier, Wilhelm Dilichs Bremer Chronik, in: Brem. Jb. 73, 1994, S. 12 - 47, hier S. 29 ff.

18 StA Darmstadt, D 4 Nr. 56/1 a, fol. 8v und 9v.

19 Schwarzwälder, Geschichte (wie Anm. 3), S. 330 - 333; Wilhelm von Bippen, Geschichte der Stadt Bremen, Bd. 2, Bremen 1898, S. 362.

20 Zur »äußeren Geschichte« der Figur vgl. Georg Sello, Der Roland zu Bremen, in: Brem. Jb. 20, 1902, S. 1 - 70, hier S. 39 - 44 sowie Ders., Vindiciae Rulandi Bremensis, in: Brem. Jb. 21, 1906, S. 1 - 94.

21 Gramatzki (wie Anm. 15), S. 25 f.; Sello, Roland (wie Anm. 20), S. 40 f. und Ders., Vindiciae (wie Anm. 20), Tf. 3 mit S. 75 ff.

Rüstung sowie der tiefsitzende Gürtel. Der farbig in grün, später blau und gold gerautete Lendner ist ebenfalls zu erkennen.²²

Vom generellen Befund weichen dagegen die Form des Schildes, die Ausführungen des Baldachins und vor allem des Kopfes ab, woraus sich einige weiterführende Schlüsse ziehen lassen. Die meisten Roland-Darstellungen folgen dem realen Vorbild und zeigen den Schild in seiner geometrischen Einfachheit: Oben gerade und unten halbrund mit kleiner Spitze. Bei Wagner erinnert er dagegen eher an die um 1500 gebräuchlichen Turnierschilde, deren Form rasch in die Heraldik einfluss. Die schwer lesbare niederdeutsche Umschrift in gotischer Minuskel mit gespaltenen Ober- und Unterlängen wird nur mit Schnörkeln wiedergegeben; der doppelköpfige Adler ist dagegen gut zu erkennen. Zeichnete Wagner vielleicht doch später unter Verwendung einer Vorlage? Dann hätte er vermutlich die Schildform nicht verändert. Plausibler scheint die Annahme, dass er sich einfach die »künstlerische Freiheit« nahm. Es ging Wagner weniger um eine korrekte 1:1 Wiedergabe des Gesehenen, vielmehr wollte er die Stimmung und den Charakter des Dargestellten erfassen. Mit der Form des Schildes wollte er unter Umständen die Mittelalterlichkeit des Standbildes unterstreichen. Mit dem Adler war der Bezug zum Reich hergestellt, ohne dass die Entzifferung der Umschrift erforderlich gewesen wäre.

Der Roland stand von je her vor einem Pfeiler, von dem aus ein Baldachin über seinen Kopf ragte. Während bei Dilich, Merian und anderen der von einem mit Lilien verzierten Satteldach geschützte, ciboriumartige Baldachin deutlich zu erkennen ist, bleibt die Skizze Wagners weniger differenziert. Offensichtlich interessierte ihn ohnehin nicht das architektonische »Beiwerk«, sondern nur die Statue selbst. So liegt der gesamte obere Teil des Pfeilers mit seinen Fialen und der Kreuzblume außerhalb des Blattformates.

Die Ausführung des Kopfes bestätigt diese Vermutung. Bereits Albrecht von Haller schien der Roland »viel zu jung«²³ und noch 1901 wunderte sich Georg Sello über das »tadellos frische Gesicht«, das ihm »wohl neu«, dem 18. Jahrhundert zugehörig, erschien.²⁴ Tatsächlich wirkt auch Wagners Roland mit dem kleinen Mund, der nur angedeuteten Nase und seiner Haarmähne sehr jugendlich.²⁵ In dem anonymen farbigen Bild aus der Zeit um 1680/85 glaubt man hingegen eher einen biederen Bremer Kaufmann zu erkennen, als dass man sich an den jugendlichen Helden aus der Rolandlegende erinnert fühlt.

22 Sello, Roland (wie Anm. 20), S. 42 f.; Gramatzki (wie Anm. 15), S. 24.

23 Ludwig Hirzel (Hg.), Albrecht von Haller. Tagebücher 1723 – 1727, Leipzig 1883, S. 89.

24 Sello, Roland (wie Anm. 19), S. 41 mit Anm. 130.

25 Bemerkenswerterweise tritt dieser jugendliche Charakter in der zeitlich am nächsten stehenden Darstellung von 1625 am stärksten hervor: vgl. Johannes Gryphiander, *De Weichbildis Saxonis*, Frankfurt 1625, Bl. 4r; hierzu Egbert Koolman u. a. (Hg.), *Beiträge und Katalog zu den Ausstellungen »Bilderhandschriften des Sachsenspiegels – Niederdeutsche Sachsenspiegel« und »Nun vernehmet in Land und Stadt – Oldenburg – Sachsenspiegel – Stadtrecht«*, Oldenburg 1995, 401 f.

Besonders Wagners Darstellung der Haartracht zeigt jedoch, dass er den Charakter der Statue in Autopsie bestens begriffen hat. Darüber hinaus war sein Künstlerblick vermutlich von der Vorstellung beeinflusst, die durch die Rezeption von Ariosts »Orlando furioso« nach 1516 auch nördlich der Alpen weite Verbreitung fand: Neben dem Heroismus des mittelalterlichen Glaubenskriegers gewinnt hier die Figur des liebesverstrickten Ritters deutlicher Kontur.²⁶

So ist in der Wagnerzeichnung zwar weniger ein Kunstwerk besonderer Güte erkennbar, als vielmehr ein eindrucksvolles Zeugnis für die Faszination, die der monumentale Bremer Roland seit jeher auf seine Betrachter ausübte.

26 Vgl. Ian Short, Roland, in: Lexikon des Mittelalters, Bd. 7, München 1995, Sp. 955.

Hachez in Bremen – Schiffe und Schokolade

Von Konrad Elmshäuser und Hermann Sandkühler

Hachez, diesen Namen kennt in Bremen jedes Kind. Denn wer Hachez sagt, denkt natürlich an Schokolade. Erinnert doch heute nur noch der Name des bekannten Bremer Schokoladenherstellers Hachez & Co. an diese Familie. So ist es kein Wunder, wenn andere Mitglieder dieser Familie zunächst einmal der »Schokoladen-Sippe« zugeordnet werden, wie dies im Falle des Kaufmanns und Reeders Joseph Johannes Arnold Hachez mehrfach passierte¹. Daß in Bremen ehemals mehrere Zweige dieser Familie existierten, ist heute kaum noch bekannt. Noch weniger bekannt dürfte die Geschichte ihres gemeinsamen Vorfahren sein, des ersten Bremer Hachez.

Der folgende Beitrag will die Herkunft der Bremer Hachez' beleuchten und zwei ihrer bedeutendsten Repräsentanten skizzieren².

1. Joseph Johan Hachez: Einwanderer aus Brügge und Kaufmann

Im Jahre 1500 wurde in Gent in der Grafschaft Flandern Karl V., der spätere Kaiser des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation geboren. Karl V. war auch König von Spanien und als solcher schickte er gegen Mitte des 16. Jahrhunderts spanische Adlige seines Vertrauens in die Heimat seiner Kindheit, wo diese seine Interessen wahrnehmen sollten. In West-Flandern, in der Gegend zwischen Gent und Brügge, gefiel es einem dieser spanischen Edelmannen so gut, daß er dort seßhaft wurde und eine Familie gründete. Seine Familie führte den Namen Hachez.

Diese Geschichte wurde in der Familie Hachez bis in die heutige Zeit überliefert, in der es abgesehen von der Bremer Chokoladefabrik Hachez & Co. nur eine lebende Hachez-Namensträgerin in Deutschland gibt³. Wenn sich auch ihr Wahrheitsgehalt in bezug auf Karl V. und die spanische Adelsfamilie nicht überprüfen läßt, so enthält ihr geographischer Bezug auf Flandern doch einen wahren Kern.

1 So u. a. bei Konrad Elmshäuser, Friedhöfe in Bremen. Riensberg. Hg. v. Stadtgrün Bremen, Bremen 1995, S. 13; desgl. in Bremer Anzeiger 7.12.1991 »Süße Brücke für die Bürgerparkkinder«.

2 Hiermit ist ein Beitrag zur Familiengeschichte, nicht zur Firmengeschichte Wätjen oder Hachez beabsichtigt. Die unter Abschnitt 1 Joseph Johan Hachez und seinen Brügger Ursprüngen gewidmeten Ausführungen wurden von Dr. Konrad Elmshäuser verfaßt. Die in Abschnitt 2 und 3 von Hermann Sandkühler verfaßten Ausführungen sind das Ergebnis der Beschäftigung mit der Familie Hachez und ihren Bindungen zur katholischen Gemeinde in Bremen. Die Autoren haben ihre Personenskizzen für diese Miszelle zusammengeführt.

3 Freundliche Mitteilung Frau Maria Hachez, Marl.

Der erste Hachez, der sich in Bremen nachweisen läßt, war Joseph Johan Hachez. Er wird erstmals schriftlich erwähnt in verschiedenen Akten und Amtsbüchern des Ratsarchivs, wo zwischen dem 27. Mai und dem 2. September 1785 zahlreiche Vorgänge wegen wiederholter Gesuche des Katholiken Joseph Johan(n) Hachez um Erteilung des bremischen Bürgerrechts mit Handlungsfreiheit festgehalten sind⁴. Hachez hatte sich in seiner ersten Eingabe als »aus Brügge in Flandern gebürtig« bezeichnet, ohne ein genaues Geburtsdatum oder nähere Angaben zu seiner Person zu nennen. Zu diesem Zeitpunkt hatte Joseph Johan Hachez seine Heimatstadt Brügge – wie er in einem späteren Antrag angab – bereits seit 14 Jahren verlassen⁵. Als er am 2. März 1831 als hochbetagter Familienvater in Bremen in seinem Haus an der Herrlichkeit 2 verstarb, wurde von seinen beiden Söhnen, den Kaufleuten Johann Ferdinand und Philipp Hachez vor dem Zivilstandsbeamten als Geburtsort des Vaters Brügge und als sein Alter 78 Jahre angegeben⁶. Er muß demnach um 1753 in Flandern geboren sein und 1785 mit ca. 32 Jahren das Bremer Bürgerrecht beantragt haben. Unklar ist, warum er schon als junger Mann von kaum 20 Jahren Brügge verließ. Weitere Angaben zur Herkunft von Joseph Johann Hachez lassen sich den Bremer Quellen nicht entnehmen. Bemerkenswert ist, daß seine beiden Söhne 1831 vor dem Zivilstandsbeamten angaben, daß ihnen weder der Beruf und das Alter, noch gar die Namen der Eltern ihres Vaters, also ihrer Großeltern väterlicherseits, bekannt seien. Der Zivilstandsbeamte konnte hier nur lakonisch vermerken: »den Declaranten unbekannt«!

Leider lassen sich auch in seiner Heimatstadt Brügge nur wenige Spuren von Joseph Johan Hachez finden. Recherchen beim Stadtarchiv Brügge ergaben, daß dort für 1753 überhaupt kein Geburts- oder Taufeintrag auf den Namen Hachez existiert und sich über die Familie Hachez in Brügge generell nur wenige Angaben ermitteln lassen. In den Brügger Pfarreregistern ließ sich allerdings im Jahr 1758 ein Eintrag finden, der auf den Bremer Immigranten bezogen werden muß: Am 17. Oktober 1758 wurde in der Brügger Pfarrei Sint-Jacob ein Josephus Joannes Hachez geboren⁷. Demnach hätte sich Hachez später in Bremen als älter ausgegeben, als er tatsächlich war. Vielleicht stand dies in Zusammenhang mit den Vorgängen um seine Bewerbung um das Bremer Bürgerrecht. Dies mag auch erklären, warum er gegenüber seinen Kindern keine weiteren Angaben zu seiner familiären Herkunft gemacht hatte bzw. warum diese solche Angaben zumindest nicht an die Behörden weitergaben. Doch zunächst zu den Brügger Hachez.

Die Eltern von Josephus Joannes Hachez waren der 1730 in Sint-Kruis bei Brügge geborene Joannes Hacheez und seine 1728 geborene Frau Bernadine Staudt. Die junge Familie gehörte offenbar nicht zu den alteingessenen

4 StAB 2-P.6. a.9.c.4.b.13. Senatskonklusenbuch, Bd. 13. 1783 Juli – 1789 Dez.

5 Ebd., S. 190.

6 StAB 4,60. Zivilstandsregister, Sterbebuch 1831, S. 105.

7 Freundliche Mitteilung von J. D'hondt, Stadtarchiv Brügge, vom 22. Mai 1996. Es handelt sich um den einzigen in Frage kommenden Eintrag zwischen 1747 und 1759. Taufpatin war eine Catharina Hachez.

Brügger Bürgern. Weder über ihr soziales noch über ihr berufliches Milieu lassen sich nach den Brügger Quellen Aussagen machen. Die einschlägigen Inventare in Brügge erwähnen den Namen Hachez nicht, auch die Mitgliedslisten der Brügger Zünfte lassen weder bei Maklern, Krämern, Schuhmachern, Schreibern, Zimmerleuten noch Bäckern einen Hachez erscheinen. Gleiches gilt für die »Buitenpoortersboeken«, die Namensverzeichnisse der Bürger, die Brügge verließen, aber ihr Brügger Bürgerrecht behalten wollten⁸. Fünf Jahre nach der Geburt von Josephus Joannes Hachez gründete ein weiterer Joseph Hachez in Brügge eine Familie. Jaques Joseph Hachez, Sohn von Pieter Joseph Hachez heiratete im September 1763 in der Brügger Pfarrei Sint-Salvator Angelina Cambie und erwarb am 19. Oktober 1763 das Brügger Bürgerrecht. Auch hier lassen sich Hinweise auf eine Herkunft von außerhalb Brügges finden. Jaques Joseph Hachez wurde am 16. März 1735 in Maisie im Bistum Cambrai (Kamerijk) geboren, seine Frau Angelina (* 12. September 1730) stammte ebenfalls aus dem Bistum Cambrai im heutigen Nordfrankreich⁹.

Daß die Hachez in Brügge weder unter den alteingesessenen Familien noch unter den Gewerbetreibenden vertreten waren, ja, daß sie dort möglicherweise selbst Zuwanderer der ersten Generation waren, mag für Josephus Joannes Hachez den Entschluß, um 1771 seine Heimatstadt zu verlassen, erleichtert haben. Ob er von Westflandern direkt nach Bremen ging oder dorthin über andere Stationen gelangte, wissen wir nicht. Auch ist nicht klar, warum er sich in der Hansestadt an der Weser niederließ¹⁰. Möglich ist, daß nach Bremen geschäftliche Kontakte bestanden, so daß aus diesem Grunde Bremen die neue Heimat wurde. Handelsbeziehungen zwischen Bremen und Brügge bestanden schon seit den Zeiten der Hanse. Doch dürfte am wahrscheinlichsten sein, daß der junge Hachez, der in einem späteren Schreiben angab, daß er dem kaufmännischen Handel schon »von Jugend an gewidmet worden« sei, nach seiner Ausbildung einfach sein Glück in der Fremde suchte¹¹. In Bremen kam Hachez in eine Zeit des wirtschaftlichen Aufschwungs, der sich in der Zeit nach der Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten 1776 in Handel, Schifffahrt und Schiffbau der Hansestadt bemerkbar machte.

In seiner neuen Heimat fand sich Joseph Johann Hachez aber in einer nicht unwesentlichen Hinsicht in einer Minderheitenposition wieder. Er zählte zu den wenigen hundert Bremern, die dem katholischen Bekenntnis angehörten. Josephus Joannes Hachez, der sich in Bremen nun Joseph Johan nannte, gehörte zur katholischen Gemeinde, die zunächst im Eschenhof, der kaiserlichen Residenz an der Domsheide (heute Postamt 1) ihren Platz hatte und 1823 ihr Domizil in der heutigen St.-Johannis-Kirche fand. Die St. Michaeliskapelle in

8 Ebd.

9 Ebd.

10 Einer Familienüberlieferung nach soll er als »Emigrant« nach Bremen gekommen sein. Es weist jedoch nichts darauf hin, daß Hachez verfolgt wurde oder aus weltanschaulichen Gründen emigrieren mußte.

11 StAB 2-T.4. d.2. b. Kirche der Katholiken. Der Katholischen Bürgerrecht und Handlungsfreiheit. Einzelfälle. Hachez. Schreiben vom 15. Juni 1785.

der kaiserlichen Gesandtschaft war um 1780 das religiöse Zentrum der kleinen Bremer Diasporagemeinde¹².

Gerade für einen Neuanfang in der fremden Stadt war das Bekenntnis zum Katholizismus ein erhebliches Hindernis. Zwar übte der Bremer Rat am Ende des 18. Jahrhunderts weitgehend Toleranz gegenüber den Katholiken, doch blieben diese rechtlich überwiegend Bürger minderen Status. So war es nur wenigen Bremer Katholiken gelungen, das Bremer Bürgerrecht zu erwerben und als Vollbürger anerkannt zu sein. Üblicherweise wurden sie unter Fremdenrecht behandelt und konnten nur die »Schutzfreiheit« erlangen¹³. Da man mit dem altstädtischen Bürgerrecht leichter die volle Handlungsfreiheit und damit die Möglichkeit zur wirtschaftlichen Entfaltung erlangen konnte, muß sich auch Joseph Johan Hachez dieser Begrenzung seiner Möglichkeiten sehr bald bewußt geworden sein.

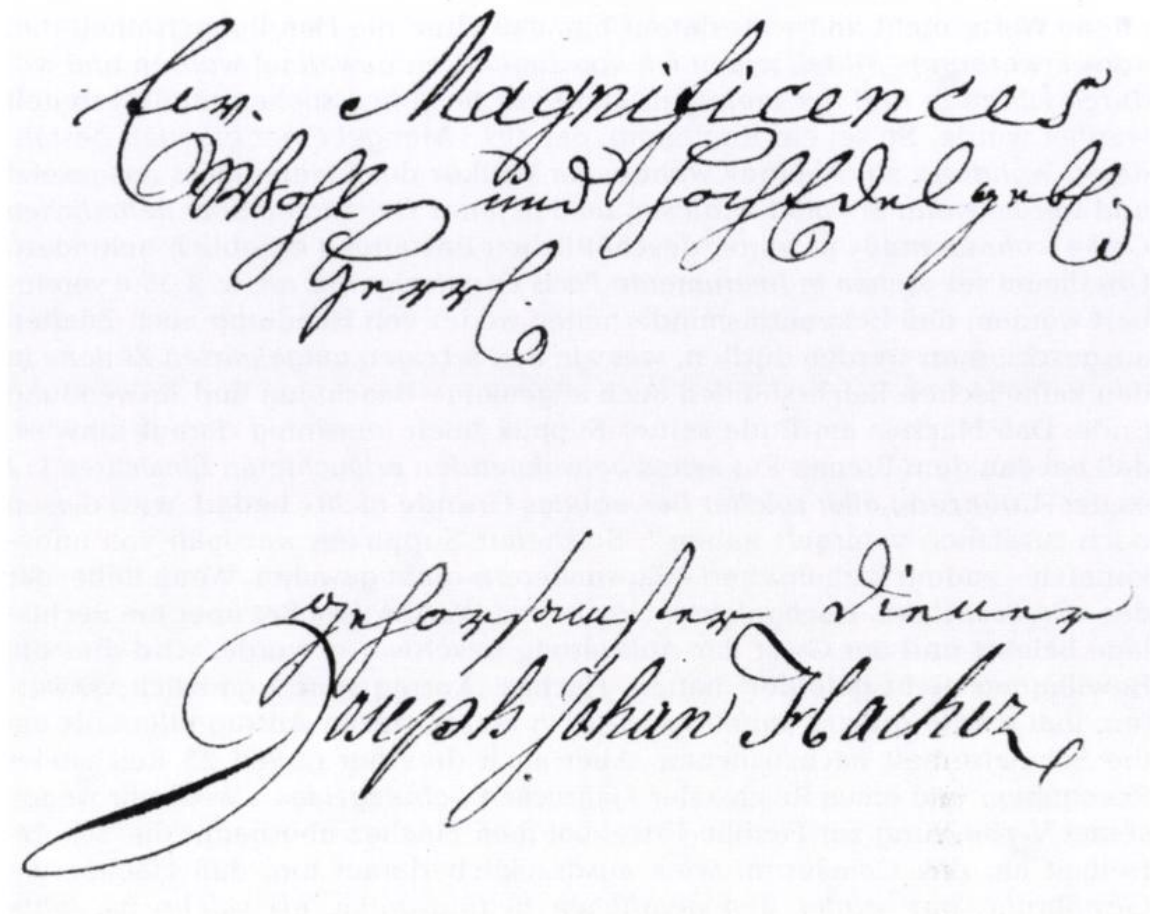
Seine Bemühungen um die Erlangung von Bürgerrecht und Handlungsfreiheit lassen ihn 1785 erstmals in Bremen in Erscheinung treten. Zu diesem Zeitpunkt hatte er Brügge seit 14 Jahren verlassen und gewiß schon einige Jahre in Bremen verlebt. In seinem Antrag vom 3. Mai 1785 führte er aus, daß er, da er aus Brügge gebürtig, »*folglicly ein Kayserl. Königl. Unterthan, auch der Catholischen Glaubens Lehre zugetahn*« sei. Er sei bislang in Bremen »*einige Zeit auf dem hiesigen Handlungs Comtoir der Herrn Heymanns Söhne als Handlungs Bedienter engagiret gewesen*« und wolle nun heiraten und sich in Bremen häuslich niederlassen¹⁴. Die Umstände, unter denen er sich an den Rat wandte, lassen den Schluß zu, daß Hachez bereits einen gewissen sozialen Aufstieg hinter sich hatte und im Umfeld der katholischen Gemeinde bestens etabliert war. Hachez verfügte zu diesem Zeitpunkt zwar weder über Bürgerrecht noch über Handlungs- oder auch nur die Schutzfreiheit, doch plante er bereits zu heiraten und Hausstand und Geschäft zu gründen. Seine Braut war »*des hiesigen kaiserlichen Consuls Joh. Ferd. Erttel Tochter*«¹⁵. Eine Heirat mit der Tochter des kaiserlichen Konsuls kam einer Aufnahme in die ersten Kreise der kleinen katholischen Gemeinde Bremens gleich. Ohne diese Verbindung hätte Hachez wohl kaum sogleich um volles Bürgerrecht nachgesucht. Doch auch so beeindruckte dies den Rat wenig. Hachez hatte in seinem selbstbewußten Antrag auf die stets tolerante Gesinnung des Rats hingewiesen, aber auch nicht versäumt, auf mehrere Präzedenzfälle vergangener Jahre hinzuweisen, bei denen katholische Zuwanderer in den Genuß des Bremer Bürgerrechts gekommen waren. Abschließend hob Hachez sogar noch hervor, daß »*Ihro jetzige Kayserl. Mayestaet in seinen gesammten Erb-Staaten eine allgemeine tolerantz eingeführet, die Protestanten des Bürger*

12 Vgl. hierzu Hans-Georg Aschoff, Die katholische Kirche in Bremen im 19. und 20. Jahrhundert, in: Andreas Röpcke (Hg.), Bremische Kirchengeschichte im 19. und 20. Jahrhundert, Bremen 1994, S. 319 ff.

13 Ebd.

14 StAB 2-T.4. d.2. b. Zu Heymann vgl. Bremer Adreßbuch 1794: Hermann Heymann, Kornmakler Langenstraße, Hinrich Heymann, Tische und Steinzeug, Langenstraße.

15 StAB 2-P.6. a.9. c.4. b.13., S. 175.



Sen. Magnificences
Wohl- und Wohlgehoerlich
Gross.

Joseph Johan Hachez

Abb. 1: Unterschrift von Joseph Johan(n) Hachez (1758–1831) unter dem Antrag auf Erteilung des Bremer Bürgerrechts mit Handlungsfreiheit vom 15. Juni 1785.
(Foto: StA Bremen)

Rechts seinen Catholischen Unterthanen gleich vollig fähig erklärt und dadurch als Oberhaupt des Reichs denen Reichs Ständen das Nachahmungs würdigste Beyspiel zur tolerantz gegeben hat.«¹⁶. Ein solcher Hinweis in einer Bittschrift eines Zuwanderers war gewiß ungewöhnlich und wird die Adressaten wohl kaum erfreut haben. Die Supplik wurde einem Gremium unter Leitung des Syndikus Post zur »gründlichen Überlegung« zugeschrieben, am 13. Mai beraten und am 17. Mai durch Wittheitsbeschluß abgelehnt. Hachez wurde auf den üblichen Verfahrensweg verwiesen und ihm wurde anheimgestellt, zunächst um »die Schutzfreyheit nachzusuchen«. Er setzte daher am 15. Juni 1785 erneut eine Supplik auf, in der er sich wegen der Bedenken, ihm als »Catholico« das Bürgerrecht zu verleihen, als »gedrungen« bezeichnete, um die »Schutz- und Handlungsfreyheit, nebst dem Rechte, immobilia hieselbst zu acquiriren und zu besitzen« nachzusuchen (Abb. 1). Auch hier scheute er

16 StAB 2-T.4.d.2.b., Schreiben vom 13. Mai 1785.

offene Worte nicht und wies darauf hin, daß ohne die Handlungsfreiheit ihm »das Erwerbungs Mittel, worzu ich von Jugend an gewidmet worden und wodurch ich mein und der meinigen künftiges bestehen suchen muß« vereitelt werden würde. So sei ein Kaufmann, der aus »Mangel einer eigenen beständigen Wohnung zur Miethe« wohne, der Willkür des Eigentümers ausgesetzt und werde, wenn er »bald in dieser, bald in jener Gegend an dem nemlichen Orthe wohnen muß« in seiner geschäftlichen Entfaltung erheblich behindert. Überhaupt sei »schon in Instrumento Pacis Osnabrügensis art. V. § 35.« vereinbart worden, daß Bekenntnisminderheiten weder von Handlung noch Zünften ausgeschlossen werden dürften, was »in den jetzigen aufgeklärten Zeiten« in den katholischen Reichsständen auch allgemeine Beachtung und Anwendung finde. Daß Hachez am Ende seiner Supplik noch feinsinnig darauf hinwies, daß bei den dem Bremer Rat »stets beiwohnenden erläuchteten Einsichten (...) es der Anführung aller solcher Bewegungs Gründe nicht« bedarf, wird diesen noch zusätzlich verärgert haben¹⁷. Solcherart Suppliken war man von unbekanntem – zudem katholischen – Zuwanderern nicht gewohnt. Wenn dabei gar der »Großachtbare, Hochgelahrte, Hoch- und Wohlweise« Rat über die Rechtslage belehrt und der Geist der Aufklärung beschworen wurde, wird dies die Bewilligung nicht gefördert haben. Hachez' Antrag wurde gänzlich verworfen, ihm wurde gnädig anheimgestellt, in einem neuen Antrag allenfalls um die Schutzfreiheit nachzusuchen. Aber auch dies nur gegen 25 Reichstaler Recognition und einen Reichstaler »jährlichen Schutzgeldes«. Wohl nur wegen seiner Verbindung zur Familie Erttel bot man Hachez überhaupt die Schutzfreiheit an, das Conclusum wies ausdrücklich darauf hin, daß Hachez die Gewährung nur »unter den nemlichen Bedingungen, als solche im Jahre 1749 dem jetzigen keyserlichen Consul Johan Ferdinand Ertel ertheilt worden«, geschehe und daß Hachez und seiner Braut erst nach der Ehelichung »für ihre Personen die Wohnung in hiesiger Stadt zu erlauben seye«¹⁸. Diese obrigkeitliche Behandlung mit dem Hinweis auf den zukünftigen Schwiegervater konnte Hachez jedoch aus den bekannten Gründen nicht befriedigen. Ohne Handlungsfreiheit und das Recht auf Immobilienerwerb war ihm die Bremer Schutzfreiheit nur wenig wert. Anstatt sich in die Rolle des Untertanen minderen Rechts zu fügen, ging Hachez nun erst recht in die Offensive. Er lehnte die Bedingungen für den Huldigungseid (Geldzahlung, Verbot des Grundbesitzes und der eigenen Handlung) rundweg als unannehmbar ab und forderte, erneut schriftlich und persönlich gehört zu werden. Nun mußte man einen Anhörungstermin anberaumen, um die leidige Angelegenheit, die wegen der Beteiligung der Familie des kaiserlichen Konsuls Kreise zu ziehen drohte, aus der Welt zu schaffen. Am 12. Juli 1785 erklärte Joseph Johan Hachez öffentlich, daß er die Bedingungen ablehne, da er »nur zu meinem eigen Gebrauch« Immobilien erwerben wolle und die Beschränkung der Handlungsfreiheit nicht hinnehmen könne, denn »so bald als mich der Brodt gewinst versagt wird, so müßte ich von selbst die Stadt verlassen, wenn ich wolte ein ehrlicher Mann bleiben.« Sollte man ihm dies trotzdem weiterhin

17 Ebd., Schreiben vom 15. Juni 1785.

18 StAB 2-P.6. a.9. c.4. b.13., S. 188.

verweigern, bat er um die Erlaubnis »daß ich meine Versprochne Braudt kann heyrather und mich als ein mann ohne Geschäfte und als Kinder bey ihrem Vater [d. i. Konsul Erttel] im Hause aufhalte und wohne. Damit ich einer günstiger Zeit bey dem hochweisen Rath abwarten kann.«¹⁹ Aus diesen Worten sprach reichlich Verbitterung und Resignation. Doch da es Hachez offenbar weder an Selbstbewußtsein noch an Geld mangelte, wurde ein letzter Versuch gemacht²⁰. Sein erneuter Antrag auf Erteilung von Schutz- und Handlungsfreiheit mit Recht auf Immobilienerwerb sowie auf Abgeltung des jährlichen Schutzgeldes in einer einmaligen Zahlung, kam beim Bremer Rat angesichts der Tatsache, »daß der Supplikant die ihm erörterte Bedinge sämtlich einzugehen sich geweigert habe«, nun gänzlich übel an. Man beschied kühl, daß Hachez und seiner Braut nach Leistung des Huldigungseides unter den genannten Bedingungen zwar die Schutzfreiheit zu gewähren sei, »jedoch dergestalt und also, daß er weder jetzt noch hinkünftig einige Handlung treibe«²¹.

Auch die bei Verheiratung eines Zuwanderers notwendige Zustimmung des Rats erlangte Hachez nicht problemlos. Zusammen mit Joseph Johan Hachez hatten im gleichen Verfahren fünf weitere Auswärtige aus dem Bremer Umland, die sich in Bremen verheiraten wollten, um Dispensation von der Beibringung ihrer »Dimissorialien«, also der notwendigen Entlassungspapiere aus den Herkunftsorten, gebeten. Allen Anträgen wurde stattgegeben, nur Hachez wurde aufgetragen, zuvor eidlich zu versichern, daß er weder bereits andernorts verheiratet sei, noch gegenüber anderen sonstige Ehegelöbnisse abgegeben habe – eine zweifellos als Schikane zu verstehende Maßnahme gegen den unbequemen Katholiken²².

Dieser gab nun wegen seiner Einbürgerung in fast allen Punkten nach und bat am 23. Juli 1785 in einem umfangreichen Gesuch nur noch in der für ihn lebenswichtigen Frage der Handlungsfreiheit, den Commissions- und Speditionshandel in Bremen erlaubt zu bekommen²³. Dem flehentlichen Ton dieses Schreibens ist anzumerken, daß der angehende Kaufmann Hachez sich seiner Zukunft beraubt, gekränkt und massiv benachteiligt sah. Doch auch dieses Gesuch wurde abgelehnt²⁴.

Hachez' wiederholter Hinweis, daß er ein Untertan des Kaisers, also nach Reichsrecht zu behandeln sei, die Verbindung zur Familie des kaiserlichen Konsuls Erttel und sein Beharren auf reichsrechtlichen Vereinbarungen verdeutlichen, daß er seine Interessen selbstbewußt vertrat und daß er wohl auch Hilfe und Beratung von anderen bekam. Hachez scheute sich auch nicht, in seiner Angelegenheit, die er nicht nur als Problem mangelnder Toleranz, sondern auch als Bruch rechtlicher Grundsätze begriff, höhere Instanzen einzuschalten.

19 StAB 2-T.4.d.2.b., Protokoll der Erklärung vom 12. Juli 1785.

20 Ebd., Schreiben vom 23. Juli 1785.

21 StAB 2-P.6.a.9.c.4.b.13., S. 190.

22 Ebd.

23 StAB 2-T.4.d.2.b.

24 StAB 2-P.6.a.9.c.4.b.13., S. 196.

Am 25. August 1785 teilte der Reichshofrat von Vrintz dem Präsidenten der Wittheit mit, daß er einem Offizial-Antrag des kaiserlichen Hofes, den Antrag des Kaufmanns Hachez zu unterstützen, entgegen sehe. Hachez habe sich mit einer Eingabe nach Wien gewandt²⁵. Es war von Vrintz erkennbar nicht an einer Konfrontation in dieser Sache gelegen, er ließ durchblicken, daß er hoffe, daß Hachez »*allenfalls durch ein temperament möge geholfen werden*« und daß der Rat in der Frage der Handlungsfreiheit nachzugeben bereit sei²⁶. Auch dem Rat konnte nicht an einer Weiterung der Sache gelegen sein. Trotzdem wurde, als am nächsten Tag Joseph Johan Hachez seine letzte Supplik mit Anerkennung aller Bedingungen und der Bitte um Handlungsfreiheit aufsetzte, diese an die Kommission verwiesen, die wiederum auf dem bekannten Standpunkt beharrte. Joseph Johan Hachez scheint zu diesem Zeitpunkt eingesehen zu haben, daß er vorerst mit seinen Wünschen nicht durchdringen konnte und leistete endlich den Homagialeid als Schutzbürger in der Hoffnung, später auch noch die Handlungsfreiheit zu erlangen²⁷. Der üblich Textvordruck des Bremer Huldigungseids, dessen zentrale Aussage darin bestand, daß man dem »*Rath wolle treu, hold und gehorsam seyn*«, wurde hierbei an einigen Stellen handschriftlich verändert. Hachez schwörte – gewiß auf seinen Wunsch – nicht auf »*Gott und auf sein heiliges Wort*«, sondern auf »*Gott und bey allen Heiligen*«. Damit der Neubürger, der nun alle Untertanenpflichten übernahm, aber nicht alle bürgerlichen Rechte besaß, sich nicht den finanziellen Lasten entzog, ließ man unter den Eid den Zusatz setzen, daß Hachez »*überdem auch die Accise, Consumtion, Schoß und Collecten, Don gratuit, auch alle andern Publique Auflagen der Gebühr nach entrichten und abtragen*« werde²⁸.

Am 13. September 1785 heiratete Joseph Johan Hachez Anna Elisabeth Erttel²⁹. Sein Schwiegervater Johann Ferdinand Erttel, der kaiserliche Konsul in Bremen war zugleich Kaufmann. Somit bot es sich an, daß der Schwiegersohn, der kein eigenes Geschäft führen konnte, im Hause Erttel als Geschäftspartner einstieg. Die Firma gehörte nach den Eintragungen in die Schlachte-Angabebücher, in denen vermerkt wurde, welche Importwaren am Schlachtehafen von den Bremer Kaufleuten verhandelt wurden, zu den kleineren Bremer Handelshäusern. Johann Ferdinand Erttel importierte in kleineren Quantitäten vor allem Waren aus England, so aus London und namentlich Bier aus Hull in England. Es tauchen jedoch auch Eisenwaren wie Nägel aus Amsterdam und

25 StAB 2-T.4. d.2. b.

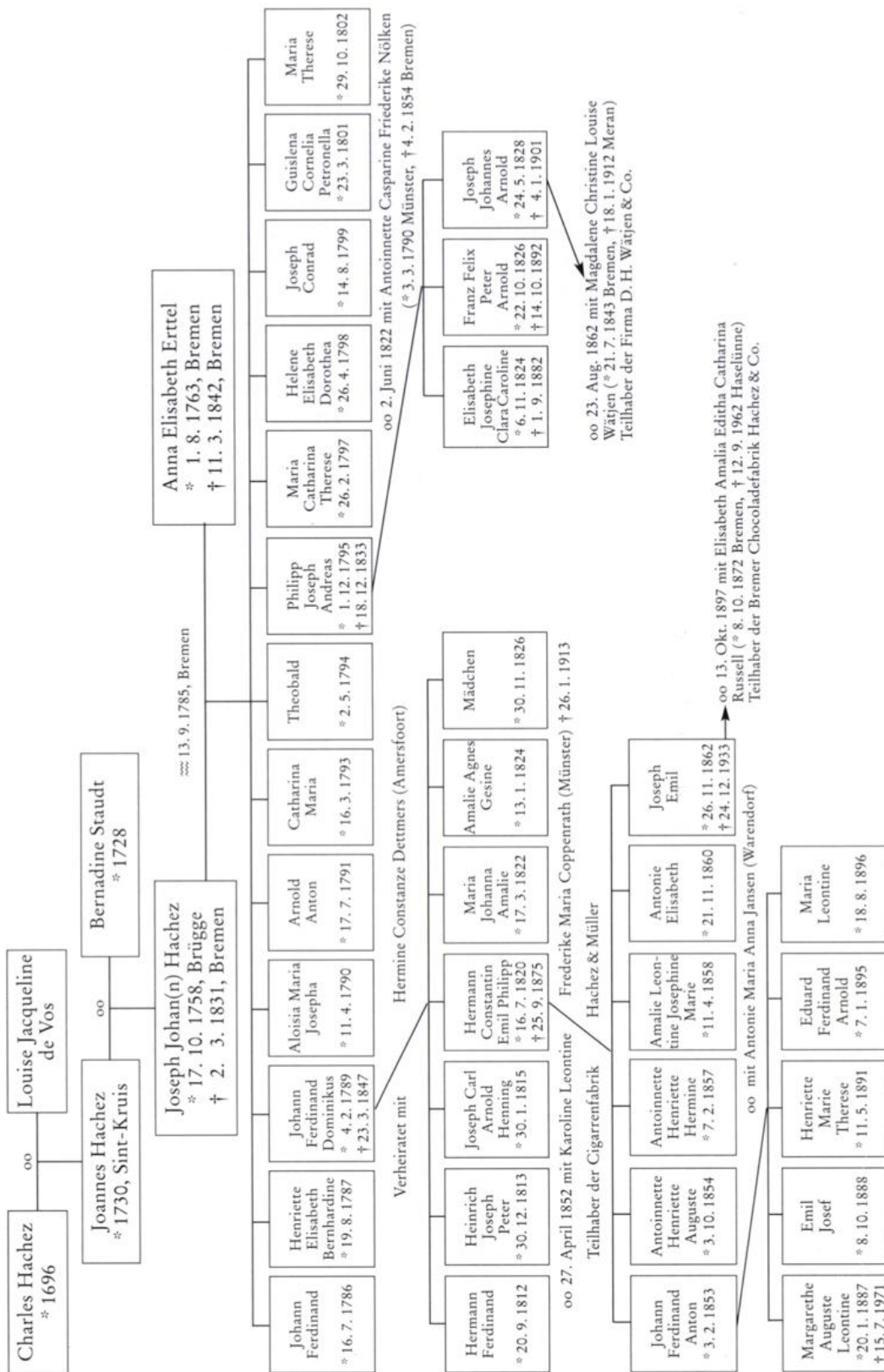
26 In den Berichten des kaiserlichen Residenten von Vrintz nach Wien wird der Fall Hachez nicht erwähnt. Vgl. Haus-, Hof- und Staatsarchiv Wien, Berichte des kaiserlichen Residenten aus Bremen, 1785, Kopie in StAB 16,6/1 1. Fasz. 2 b. In den Jahren zuvor enthalten die Berichte zahlreiche Beschwerden über die Diskriminierung der Katholiken in Bremen und vor allem über die Verweigerung der Einbürgerung. Vgl. StAB 16,6/3 1769 ff.

27 Ebd.

28 StAB 2-T.4. d.2. b. /31/.

29 StAB 6, 18/20 - 268. Kath. St.-Johannis-Kirchengemeinde. Kirchenbuch 1770 – 1811, S. 14/3.

Stammtafel der Familie Hachez (Auszug)



Zusammenstellung und Grafik: Hermann Sandkühler nach Unterlagen der Gesellschaft für Familienforschung »Die Maus«, Karl Schulz (Staatsarchiv Bremen) und dem Stadtarchiv Brügge

Lebensmittel aus Holland unter den Importwaren der Firma Erttel auf³⁰. Am 18. Mai 1786 vermerkten die Schlachte-Angabebücher erstmals den Import von Waren unter dem neuen Firmennamen »Ertel & Hachez«. Mit einem Faß Tabak aus Rotterdam scheint sich auch in der Ausrichtung der Firma ein Wandel angebahnt zu haben. Schon im nächsten Monat importierten »Ertel & Hachez« bereits drei weitere Fässer Tabak aus Rotterdam. Allerdings blieb man auch den bisherigen Herkunftsorten wie Hull, von wo man im gleichen Jahr einen Ballen Wollgut bezog, und dem Import von Lebensmitteln aus den Niederlanden und Friesland noch lange treu³¹. Das Bremer Adreßbuch vermerkt die Firma unter dem Namen »Erttel & Hachez« Am Brill als Handlung mit »*Englischen, Nürnberger und Eisenwaren*«³². In Listen der katholischen Schutzverwandten taucht Hachez später unter dieser Adresse auch als Inhaber eines Handlungsgeschäfts auf³³. 1793, nach dem Tode des Schwiegervaters, erbte Hachez das Wohnhaus Erttel in der Neustädter Osterstraße³⁴. Wahrscheinlich stellte Joseph Hachez das Sortiment nun stärker auf Produkte aus seiner alten Heimat um. Um die Jahrhundertwende handelte man Am Brill nach wie vor unter dem Namen »Erttel & Hachez« mit Bändern, Weißer Ware, Seide- und Kameel-Garn, zudem betrieb Hachez nun eine eigene Schnupftoback-Fabrik. Brabanter Spitzen, Kammertücher etc. vertrieb man im Jahr 1811 in der Firma Hachez im Haus Herrlichkeit 2 auf dem Teerhof.

In der katholischen Gemeinde nahm Joseph Johan Hachez, dem der Neuanfang in Bremen so schwer gemacht worden war, eine aktive Rolle ein. Sein hartnäckiges Beharren auf die Erlangung gleicher Rechte für die katholischen Bürger war trotz des für ihn unglücklichen Ausgangs zum Präzedenzfall geworden, der in den Akten des Ratsarchivs auch später Erwähnung findet³⁵. Auch nachdem sich Hachez in der Zeit zwischen 1790 und der Franzosenzeit auf eigene wirtschaftliche Füße stellen konnte – ohne daß dies in den Quellen im einzelnen faßbar wird –, war er bereit, sich für die Rechte anderer einzusetzen. 1819 mußte sich wiederum eine Kommission des Senats mit einem Antrag von Joseph Johan Hachez um Erteilung des Bürgerrechts befassen. Diesmal trat Hachez als Antragsteller für seine Magd Maria Geeker aus Celle auf. Diese hatte 10 Jahre bei ihm gedient und für sie beantragte er – analog zu den Gepflogenheiten in evangelischen Bremer Haushalten – die Erteilung des unentgeltlichen Bürgerrechts³⁶. Auch dieser Antrag wurde wortreich aber entschieden abgelehnt und – obwohl man zugab, daß man »*die Schutzgerech-*

30 StAB 2-Ss.2. a.4. f.1. Bd. 10: 22. 5. 1784 Wolle (?) aus London; 5. 6. 1784, 21. 11. 1784 und 1. 6. 1785 Bier aus Hull; 31. 7. 1785 Nägel aus Amsterdam; 21. 10. 1785 Bier (?) aus Hull; 1. 12. 1785 Butter aus Holland.

31 Ebd., 18. 5. und 29. 6. 1786 Tabak aus Rotterdam; 6. 7. 1786 Wolle aus Hull. Weitere Eintragungen zum 3. 6. und 31. 8. 1786. 2. 4. 1793 Karotten aus Rotterdam.

32 Bremer Adreßbuch für das Jahr 1796.

33 StAB 2-T.4. d.1. a. Kirche der Katholiken. Der Katholiken Schutzverwandtschaft. Allgemeines. Dort Eintragungen zum Jahr 1819 und später.

34 StAB 2-P.6. a.9. c.4. b.15. Senatskonklusenbuch, Bd. 15. 1793–1795.

35 StAB 2-T.4. d.1. a. Zum Jahr 1790.

36 Ebd. 1819, Juli 23.

tigkeiten allmählich eingehen laßen will« – allenfalls die »Schutzgerechtigkeit gratis« in Aussicht gestellt³⁷. Ebenso wurde im Jahr darauf ein Antrag des katholischen Gemeindevorstands – unterschrieben u. a. von Hachez – abgelehnt, in dem um die Befreiung der unbegüterten Katholiken von der jährlichen Schutzgeldzahlung gebeten wurde³⁸. Das Beharren auf der Zahlung hatte rein symbolischen Charakter, denn Einnahmen erzielte Bremen hieraus schon lange nicht mehr. 1819 hatte man eine Untersuchung zu den wirtschaftlichen Verhältnissen und den rückständigen Schutzgeldern der katholischen Schutzverwandten durchgeführt. Das Ergebnis war eindeutig: Über die Hälfte der angeblichen Schutzbürger war längst tot, weitere ca. 10 % waren nicht zahlungsfähig. Die wenigen in Lohn und Brot stehenden Bremer Katholiken hatten seit Jahren nichts gezahlt oder gaben wie der Kaufmann Hachez lapidar an: »Weiß nicht, wann er zuletzt bezahlt hat«³⁹. 1823 gelangte Hachez dann im Rahmen der »Einbürgerung der Schutzverwandten Cath. Confession« in den vollen Genuß des Bremer Bürgerrechts.

Der aus Brügge eingewanderte Kaufmann Joseph Johan Hachez, das streitbare Mitglied des ersten Vorstands der Bremer katholischen Gemeinde mit dem ausgeprägten Sinn für »tolerantz«, Aufklärung und Recht, hatte mit der jüngsten Tochter des Consuls Erttel dreizehn Kinder (vgl. Stammtafel). Er starb am 2. März 1831 in Bremen. Von seiner Familie sollen hier die Nachkommen zweier Söhne näher betrachtet werden, die in Bremen eine wichtige Rolle spielten⁴⁰.

2. Joseph Johannes Arnold Hachez: Wohltäter und erfolgreicher Kaufmann

Das achte Kind von Joseph Johann und Anna Elisabeth Hachez war ein Sohn: Philipp Joseph Andreas (* 1.12.1795). Er taucht lange Zeit später – im Jahre 1949 – als Friedrich Joseph Andreas Hachez in der Broschüre »Die Geschichte der St. Marienschule in Bremen«, geschrieben von Bernard Schnieders, dem langjährigen Rektor der Schule, auf. Schnieders zitierte hier aus einem Artikel im »Ansgarius«, der katholischen bremischen Sonntagszeitung⁴¹. Dabei machte er aus Philipp Friedrich – vielleicht hat er dabei an den Autor des Artikels Friedrich Hardinghaus gedacht – und sorgte so bei vielen nachkommenden »Hachez-Forschern« für Verwirrung, weil diese nirgendwo in den alten Kirchenbüchern einen Friedrich Joseph Andreas Hachez gefunden haben.

Doch zurück zu Philipp Joseph Andreas Hachez. Er wurde Kaufmann wie sein Vater Joseph Johann und betrieb in der Martinstraße 23 (später Bucht-

37 Ebd.

38 Ebd., 1820, März 7 - 15.

39 Ebd., 1819.

40 Das zweitjüngste Kind der Eheleute Hachez, die 1801 geborene Tochter Guislena Cornelia Petronella, heiratete 1822 den Kaufmann Wilhelm Spitta. Ihr Enkel Theodor wurde später ein bekannter Bremer Bürgermeister. Deutsches Geschlechterbuch 100, S. 434.

41 Friedrich Hardinghaus: Die St. Marienkirche in Bremen, in: (Ansgarius, Jahrgang 10, Nr. 41, S. 362).

straße 36) einen Linnenhandel. Geheiratet hat er Antoinette Casparine Nölken aus Münster. Drei Kinder hatte das Ehepaar Philipp Joseph Andreas und Antoinette Casparine Hachez: Das erste war ein Mädchen namens Elisabeth Josephine Clara Caroline (* 6. 11. 1824), danach folgten zwei Knaben, und zwar Franz Felix Peter Arnold (* 22. 10. 1826) und Joseph Johannes Arnold Hachez, geboren am 24. Mai 1828.

Der Vater starb schon fünfzehn Jahre nach der Geburt seines jüngsten Sohnes, nämlich am 16. Dezember 1833 im Alter von 38 Jahren. Daß vor allem sein jüngster Sohn sehr an dem Vater gehangen hat und unter diesem frühen Verlust gelitten hat, dokumentiert ein späteres Schreiben von Joseph Johannes Arnold Hachez⁴². Zunächst machte auch er seinen Werdegang als Kaufmann wie alle Hachez-Söhne. Joseph Johannes Arnold trat in die Reederei und Überseehandlung D. H. Wätjen ein, die zeitweilig mit 120 Segelschiffen Europas größte Reederei war⁴³. Bei Wätjen machte der ehrgeizige und begabte junge Mann schnell Karriere und wurde Prokurist.

Joseph Hachez war, wie schon erwähnt, seinen Eltern eng verbunden, er blieb auch nach dem Tode seiner Mutter im Jahre 1854 noch über ein Jahr im Elternhaus in der Buchtstraße wohnen. Erst 1856 bezog er ein Haus in der Contrescarpe und wechselte später zum Herdentorsteinweg 1 a. Sein Weg zur Arbeit war jedesmal nicht sehr weit, denn das »Contor« des Handelshauses und der Reederei D. H. Wätjen & Co. befand sich in der Papenstraße an der Stelle, wo später das Lloyd-Gebäude entstand. Am 23. August 1862 heiratete Hachez im Alter von 34 Jahren Magdalene Christine Louise Wätjen, die Tochter des Firmenchefs Christian Heinrich Wätjen.

Bereits vier Jahre vor seiner Heirat mit der Wätjen-Tochter war Joseph Johannes Arnold Hachez 1858 als Teilhaber in die Firma D. H. Wätjen aufgenommen worden. Daß Joseph Johannes Arnold Hachez in seiner Arbeit bei Wätjen aufging, dokumentiert ein Schreiben von ihm an seinen Schwager Heinrich Wätjen, der sich damals in New York aufhielt: »*Im Geschäft ist immer vollauf zu tun, und mit Ausnahme der Sonntage, auf die ich mich immer wie ein Schulkind freue, arbeitet man Tag und Nacht von morgens bis abends in ununterbrochener Anstrengung.*« Diese Anstrengungen zahlten sich auch in barer Münze aus: Der Gewinnanteil für Hachez »*erhöhte sich 1864 von 10 auf 12 Prozent*«. Nach dem Tode seines Schwiegervaters Christian Heinrich Wätjen schied auch Hachez »*per 31. Dezember 1887 auf eigenem Wunsch aus der Firma aus*«⁴⁴.

Die Ehe von Joseph Johannes Arnold Hachez und seiner Frau Magdalene Christine Louise blieb kinderlos. Vielleicht war das ein Grund für die Großzügigkeit, mit der die beiden karitative und kulturelle Einrichtungen unterstützten: Zusammen mit seinem Schwiegervater war Hachez 1878 Förderer

42 Ebd.

43 Hermann Sandkühler: »Zum Andenken an meine geliebten Eltern«, Stadtteilausgaben Weser-Kurier und Bremer Nachrichten u. a. vom 1. 4., 8. 4., 6. 5. und 12. 8. 1999.

44 Hans Wätjen: »Weißes W im blauen Feld« – Die bremische Reederei und Überseehandlung D. H. Wätjen & Co. 1824 – 1901, Bremen 1983.



Abb. 2: Joseph Johannes Arnold Hachez (1828–1901).
(Foto: Focke-Museum Bremen)

des Neubaus des St.-Joseph-Stiftes, dessen Vorstandsmitglied er auch lange Jahre war⁴⁵. Außerdem gehörte er dem Kirchenvorstand der katholischen Gemeinde St. Johann an.

Als die katholische Gemeinde in Bremen aufgrund der industriellen Entwicklung und der damit verbundenen Zuwanderung von – überwiegend katholischen – Arbeiterfamilien nach Bremen 1894 die Gründung einer zweiten Kirche in Bremen vorangetrieben hatte, stellte sich deren Finanzierung als sehr schwierig dar. Helfer in der Not war 1897 Joseph Hachez: Er spendete der St.-Johannis-Kirche »im Andenken an seine geliebten Eltern« 100 000

45 »Das St. Joseph-Stift Bremen 1869 – 1969«, Text Eugen De Porre / Willy Hunold, Bremen 1969.

Mark, wovon ungefähr 70 000 Mark für den Bau der Marienkirche in Utbremen verwendet werden sollten.

Zwei Jahre später legte Hachez noch einmal nach: Für den Neubau des Waisenhauses, das von der Gartenstraße (heute Kolpingstraße) zur St.-Magnus-Straße verlegt werden sollte, stellte er noch einmal 50 000 Mark zur Verfügung, außerdem 30 000 Mark für die Ausstattung der Marienkirche. Joseph Hachez bittet in seinem schon erwähnten Schreiben an den Kirchenvorstand, »*meinen Namen als Geber möglichst geheimzuhalten, denselben aber keinesfalls öffentlich werden zu lassen*«⁴⁶.

Außer für die katholische Gemeinde in Bremen spendeten Joseph Johannes Arnold Hachez und Frau auch für die Bremer Kunsthalle (100 000 Mark) und für den Bürgerpark unter anderem die nach ihnen benannte Hachez-Brücke. Das St.-Joseph-Stift bekam von dem mildtätigen Ehepaar 1898 eine großzügige Spende für einen Grundstückszukauf von »*80 000 Quadratfuß*« (ca. 8 000 Quadratmeter). Außerdem verdankte der Bremer Dom Frau Hachez um die Jahrhundertwende den Einbau einer Heizungsanlage.

Joseph Johannes Arnold Hachez bewohnte mit seiner Frau Magdalene Christine Louise das Haus Contrescarpe 20, das an der Ecke Meinkenstraße und direkt gegenüber den Wallanlagen lag. Dieses Domizil hatten die Eheleute 1871 bezogen. Am 4. Januar 1901 verstarb der Kaufmann und Reeder. Seine Witwe hielt sich danach aus gesundheitlichen Gründen viel in Meran (Südtirol) auf, wo sie am 18. Januar 1912 verstarb. In ihrem gemeinsamen Testament haben die Eheleute Hachez kirchliche, wohltätige sowie schulische Institutionen mit 360 000 Mark bedacht.

Mit der Geheimhaltung der Spende für St. Marien hat es dann nur bis zum Jahre 1933 geklappt: Friedrich Hardinghaus, damals Dechant und Pastor Primarius an St. Johann, lüftete in dem schon erwähnten Artikel »Die St.-Marien-Kirche in Bremen« in der katholischen Sonntagszeitung »Ansgarius« das Geheimnis um den großzügigen Spender und Wohltäter. Hardinghaus war offenbar der Ansicht, daß Menschen wie Joseph Johannes Arnold Hachez und seine Frau Magdalene Christine Louise, die ihren Mitbürgern in Bremen viel Gutes getan haben, es verdienen, nicht vergessen zu werden.

Wie der Stammtafel der Familie Hachez zu entnehmen ist, gibt es in jeder Generation zumindest einen, manchmal zwei oder mehr Nachkommen mit dem Namen Joseph. Da verwundert es nicht, daß die Beschäftigung mit der Geschichte der Familie Hachez auch eine Geschichte von Verwechslungen ist. Zwei Hachez, die häufiger miteinander verwechselt wurden, waren der Kaufmann und Reeder Joseph Johannes Arnold Hachez und sein gleichnamiger Großneffe Joseph Emil, dessen Werdegang hier kurz beschrieben werden soll.

3. Joseph Emil (Emile) Hachez – Bremer Chocolate-Fabrik Hachez & Co.

Noch einmal zurück zu den Hachez-Wurzeln, zu Joseph Johan und seiner Frau Anna Elisabeth, geb. Erttel: Deren drittes Kind, ein Sohn namens Johann Ferdinand Dominikus, wurde am 4. Februar 1789 geboren. Getauft wurde er schon

46 Wie Anm. 39.

einen Tag später von dem katholischen Pastor Moritz Dirksen. Seine Taufpaten waren Pastor Carl Goldstein, der seine Eltern getraut hatte, und Maria Hachez. Johann Ferdinand Dominikus wurde Kaufmann wie sein Vater und heiratete (vermutlich 1812) Hermine Constanze Detmers aus Amersfoort, Tochter des Generalmajors Hendrik Detmers. Auch diesem Paar war reicher Kindersegen beschieden: Drei Töchter und vier Söhne.

Das vierte Kind der Eheleute Johann und Hermine Hachez war ein Knabe und hieß Hermann Constantin Emil Philipp, geboren am 16. Juli 1820.

Auch Hermann Constantin wurde Kaufmann: Zusammen mit seinem Schwager Johann Müller betrieb er seit 1846 die Cigarrenfabrik Hachez & Müller, zunächst in der Bredenstraße 15, wo der Teilhaber Hermann Hachez zu diesem Zeitpunkt auch wohnte⁴⁷. Zwei Jahre später wurde das Geschäft in das Haus Martinstraße 25 verlegt, diesmal war die »Fabrik« gleichzeitig das Wohnhaus des zweiten Teilhabers Johann Friedrich Müller. Später verfügte die Firma auch über eigene Schiffe, die den Tabak nach Bremen holten⁴⁸. Mit dem Heiraten ließ sich Hermann Constantin Emil Philipp Hachez Zeit bis kurz vor seinem 32. Geburtstag. Am 27. April 1852 heiratete er Karoline Leontine Frederike Maria Coppenrath, die Tochter des Buchhändlers Ferdinand Joseph Coppenrath aus Münster.

Der Kaufmann Hermann Constantin Emil Philipp Hachez, kurz Emil Hermann genannt, engagierte sich wie auch sein Cousin Joseph Johannes Arnold karitativ sehr stark für das katholische Krankenhaus St.-Joseph-Stift in Schwachhausen, für das er auch lange Zeit als Vorstandsmitglied des Trägervereins tätig war⁴⁹. Außerdem war er Kirchenvorsteher in der Gemeinde St. Johann. Emil Hermann Hachez und seine Frau Karoline Leontine hatten sechs Kinder: Dem ersten Sohn, Johann Ferdinand Anton (* 3. 2. 1853) folgten vier Töchter, bevor am 26. November 1862 wieder ein Sohn in der Wiege lag. Getauft wurde er auf den Namen Joseph Emil.

Der ältere Sohn Johann Ferdinand Anton übernahm von seinem Vater anteilig die Cigarrenfabrik Hachez & Müller. Er heiratete wie schon sein Vater und sein Großonkel Philipp Joseph Andreas eine Frau »aus dem Münsterland«, nämlich Antonie Maria Anna Jansen, die Tochter des Bauunternehmers Theodor Jansen aus Warendorf. Womöglich bestanden in der Familie Hachez noch Beziehungen in dieses Gebiet, die Generationen zurück lagen. Ferdinand und Antonie hatten fünf Kinder: Margarethe Auguste Leontine (* 20. 1. 1887), Emil

47 Gespräch mit Rolf Müller-Nielsen: Johann Müller war verheiratet mit Amalie Agnes Gesine, einer jüngeren Schwester von Hermann Constantin Emil Philipp Hachez.

48 Vgl. hierzu bei Peter Michael Pawlik, Von der Weser in die Welt – Geschichte der Segelschiffe von Weser und Lesum und ihrer Bauwerften. 1770 – 1893 (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Bd. 33), Hamburg 1993, zu den für Hachez & Müller gebauten Schiffen: Bark Hohenzollern (1867) S. 79, Bark General Jacobi (1853) S. 137, Bark Hohenstauen (1851) S. 220.

49 Vgl. hierzu, Verein für das St. Joseph-Stift (Hrsg.), Das St. Joseph-Stift in Bremen. Von der Privatheilanstalt zum leistungsfähigen Krankenhaus der Gegenwart, Bremen 1994; de Porre, Hunold (wie Anm. 45).

Josef (* 8.10.1888), Henriette Marie Therese (* 11. 5.1891), Eduard Ferdinand Arnold (* 7.1.1895) und Maria (* 18. 8.1896). Die Familie wohnte in der Olbersstraße 5, wo Ferdinand Hachez am 23. Januar 1901 im 48. Lebensjahr verstarb.

Die Familie seines Vaters Emil Hermann Hachez bewohnte das Haus Contrescarpe 187. Nicht weit von ihnen entfernt, in der Kohlhöckerstraße 33, wohnte die Familie des Kaufmanns Prosper Ludwig Russell, der Teilhaber der Firma Migault & Ruyter, Kaufleute, Queerenstraße 4, war. Diese Firma befaßte sich mit dem Import von Rohtabak. Die Familien Hachez und Russell kannten sich von der katholischen Kirchengemeinde Bremens, und Emil Hermann Hachez und Prosper Ludwig Russell waren darüber hinaus beide im Vorstand des St.-Joseph-Stifts engagiert.

Joseph Emil, der jüngere Sohn von Emil Hermann und Karoline Leontine, machte sich einen Namen in der Bremer Wirtschaft. Am 1. Juli 1890 gründete er im Alter von 28 Jahren zusammen mit Gustav Linde die Bremer Chocolate-Fabrik Hachez & Co. Am 8. Juli wurde die Firma in das Bremer Handelsregister eingetragen⁵⁰.

»Contor und Fabrik« befanden sich zunächst in der Hutfilterstraße 38. »Chocolate, Cacao, Bonbons und Zuckerwaaren« stellten die jungen Unternehmer in ihrer Fabrik her. In der Familie Wätjen ist überliefert, daß ihm sein Großonkel Joseph Johannes Arnold bei der Firmengründung »wohl finanziell etwas unter die Arme gegriffen hat«.⁵¹ Das ist nicht unwahrscheinlich, denn eine Fabrik, wie sie Hachez und Linde praktisch »aus dem Boden gestampft« haben, brauchte Kapital, das Banken nicht so ohne weiteres gegeben hätten, Kapital, über das »Onkel Joseph« verfügte. Außerdem liegt der Schluß nahe, daß der Rohstoff für die Schokolade, der Kakao, in Zusammenarbeit mit dem Handelshaus Wätjen importiert wurde.

Erfahrungen auf dem Sektor Schokolade bzw. deren Rohstoffe haben Joseph Hachez und Gustav Linde schon vorher außerhalb Bremens gesammelt⁵². Den jungen Hachez führten seine Lehr- und Wanderjahre nach Antwerpen in die Heimat seiner Vorfahren. In Bremen war er erst ab Juli 1889 wieder als Einwohner gemeldet⁵³. Während des Aufenthalts in Belgien wurde aus Emil dann vermutlich Emile⁵⁴. Die Schokoladenfabrikation muß Hachez und Linde als

50 StAB Handelsregister B 117 Band 6/Fol. 84.

51 Gespräch mit Hans Wätjen, Bremen, Februar 1999.

52 Mitteilung von Jos. E. Hachez und Gustav Linde vom Juli 1890, Handelskammer Bremen und Firma Hachez & Co.

53 StAB 4,82/1- (1) 512 Einwohnermeldekartei. Die Meldekartei vermerkt als letzten Wohnort vor dem Juli 1889 Antwerpen. Dort ließen sich jedoch in den Jahren vor 1889 lt. Auskunft des Stadarchivs Antwerpen keine Hinweise auf Joseph Emil Hachez ermitteln.

54 Diese bewußte Französisierung paßte so gut zum Image des Chocolatiers, daß man in Papieren der Firma Hachez lesen kann, daß »der aus Belgien stammende Chocolatier Joseph E. Hachez« 1890 Hachez & Co. gegründet habe. So auch bei Gudrun Kadura, Kakao und Schokolade in Bremen, in: Hartmut Roder (Hrsg.), Bremen – Handelsstadt am Fluß, Bremen 1995, S. 219 - 225, hier S. 224.

Branche mit Zukunft erschienen sein, in die es zu investieren lohnte. Kolonialwaren wie Kakao und Schokolade waren zu Massenartikeln geworden und eroberten die bürgerlichen Haushalte. Blickt man in die Bremer Tageszeitungen jener Jahre, so wird man feststellen, daß allein in der Woche, in der Hachez und Linde ihre Firma gründeten, mehrere lokale und überregionale Hersteller in Anzeigen um Kunden warben⁵⁵. Zudem war Bremen bereits ein eingeführter Standort. Im Jahr 1890 gab es in Bremen etliche Schokoladenfabriken und -handlungen, auch wenn darunter keine großen Unternehmen waren⁵⁶. Die Firmengründung fiel in Bremen in eine Zeit der Zuversicht und des Stolzes auf die Leistungen des örtlichen Handels und Gewerbes: In der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrieausstellung, der auch eine Handelsausstellung angegliedert war, feierte sich das gründerzeitliche Bremen im Sommer 1890 als Wirtschaftsstandort ersten Ranges⁵⁷.

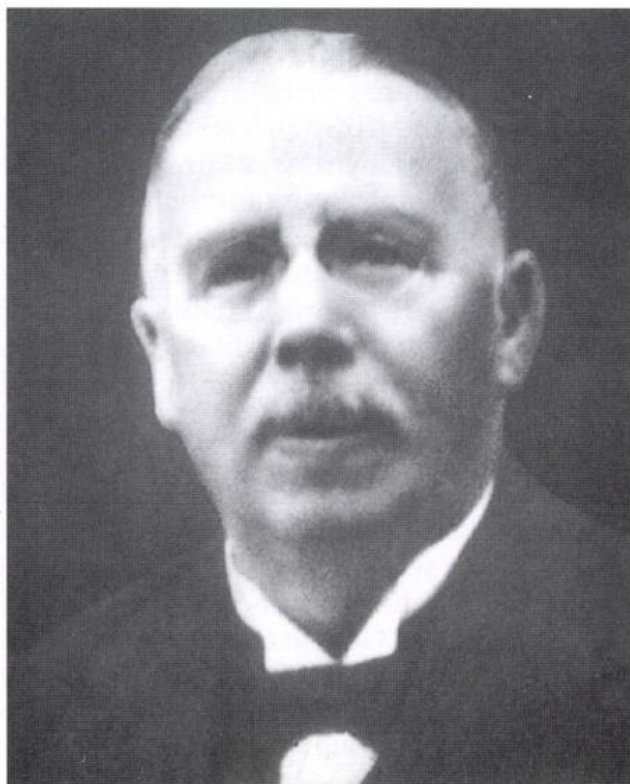


Abb. 3: Joseph Emil(e) Hachez (1862–1933).
(Foto: St. Joseph-Stift Bremen)

In der Mitteilung ihrer Firmengründung schrieben Hachez und Linde unter anderem: *»Langjährige Erfahrungen im Einkaufe der Rohmaterialien, beste maschinelle Einrichtungen und technische Hilfskräfte setzen uns in den Stand, die Concurrenz mit jedwedem auswärtigen Fabrikate aufzunehmen.«* Gustav Linde betrieb vor der Gründung der Firma Hachez & Co. ein *»Agentur und Commissionsgeschäft«*.

Sieben Jahre nach dieser Firmengründung fand Joseph E. Hachez dann auch Zeit zum Heiraten. Er ehelichte am 13. Oktober 1897 Elisabeth Amalia Editha Catharina Russell (* 8.10.1872) aus der Kohlhöckerstraße 33, die Tochter

55 Vgl. in den Bremer Nachrichten vom 1. – 8. Juli 1890 die Anzeigen für Cacaos und Chokoladen von Van Houten, Stollwerck, Hansa-Chokolade und Chocolat-Menier, letztere warben mit dem Spruch *»Vor Nachahmung wird gewarnt!«*.

56 So die Chokoladenfabriken Cronemeyer, Vor dem Steintor 98, Eickhorst, Doven-
tor 12 a, und Henninger, Alexanderstraße 3. Bremisches Adreßbuch 1889. Vgl.
hierzu auch Kadura, Kakao und Schokolade (wie Anm. 52), S. 223, die für 1890
in Bremen von elf mit der Schokoladenherstellung befaßten Firmen spricht.

57 Herbert Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 2, Bre-
men 1995, S. 479.

von Prosper Ludwig Anton Joseph Russell und seiner ersten Ehefrau Catharina Caroline Leonie Agnes, geb. Böttcher. Prosper Russell stammte vom Ludmiltenhof in Clemenswerth⁵⁸.

Joseph Hachez trat im Vorstand des Trägervereins vom St.-Joseph-Stift die Nachfolge seines Vaters an und war in diesem Gremium nun zusammen mit seinem Schwiegervater tätig. Die Eheleute Hachez wohnten zunächst mit im Haus Contrescarpe 187. Da ihre Ehe kinderlos blieb, nahmen sie später ein Kind aus dem Waisenhaus »in Pflege«.

Die Chocolate-Fabrik Hachez & Co. profitierte von der ständig wachsenden Nachfrage nach ihren Qualitätserzeugnissen. Die »Spezialmarken« Rats-Chocolate, Schlüssel-Cacao und Bittere Tabletten waren sehr beliebte Artikel. So war es eine zwangsläufige Entwicklung, daß die Produktionsräume in der Hutfilterstraße nicht mehr ausreichten. Im Jahre 1895, bereits fünf Jahre nach der Gründung, entstand auf dem linken Weserufer in der Neustadt, Westersstraße 84/85 (heute 32), eine neue, wesentlich größere Fabrik. Hachez bezog daneben mit seiner Frau eine Wohnung in einem Zweifamilienhaus und übersiedelte dann 1911 in die Uhlandstraße 49, ins sogenannte »Russell-Haus«. Als zusätzlicher Gesellschafter trat Friedrich Otto Hasse in die Firma ein und kreierte um das Jahr 1923 die »Braunen Blätter«, hauchfeine Schokoladentäfelchen in der Form von Herbstlaub, das von den Bäumen fällt⁵⁹. Ein Markenartikel, der noch heute bei Hachez für gute Umsätze sorgt.

Der Erste Weltkrieg unterbrach die Aufwärtsentwicklung der Schokoladenfabrik. Das Geld wurde anderweitig verwendet, und mit zunehmender Kriegsdauer blieben auch die wichtigen Rohstoffe aus Übersee aus. Die Seeblockade der Alliierten zeigte hier ihre Wirkung⁶⁰. Im Jahre 1920 trat Joseph Hachez aus der Firma aus. Seine Frau Elisabeth blieb als Kommanditistin mit einer Einlage von später 100 000 Mark an der Firma beteiligt. Persönlich haftende Gesellschafter waren nun die Kaufleute Georg Wilhelm Hans Linde, vermutlich ein Sohn des Mitbegründers Gustav Linde, sowie Friedrich Otto Hasse.

Joseph Emil Hachez (auch Joseph Emile genannt) starb am 24. Dezember 1933 in Bremen⁶¹. Seine letzte Ruhestätte fand er am 28. Dezember 1933 auf dem Riensberger Friedhof. Als die Hachez-Witwe später als Kommanditistin aus der Firma ausschied, verblieb ihr Anteil aber »*unveränderlich*« bei Hachez & Co., d. h. sie wurde stille Gesellschafterin. Im Handelsregister des Amtsgerichts Bremen tauchten später die Namen Prosper Russell, Kaufmann aus Paderborn, und Fritz Russell, Bankdirektor a. D., ebenfalls aus Paderborn, auf. Auch der Name Hachez war noch vertreten: Margarethe Auguste Leontine – genannt Grete – Hachez, Bremen, und Maria Eugenia Smorkaloff, geborene

58 Sein Vater war Kreis-Amtmann des Amtes Sögel. Gespräch mit Enno Russell, Haselünne, und Elisabeth Russell, Bremen, März 2000.

59 Gisela Reiners: »Chocolatier Hachez: Süßer Erfolg ganz ohne Werbung«, »Die Welt« vom 25. Januar 2000, S. U6.

60 Der kriegsbedingte Zusammenbruch der Produktion betraf die gesamte Bremer Schokoladenbranche. Vgl. Kadura, Kakao (wie Anm. 54), S. 222.

61 Wie Anm. 53.

Hachez, New Haven/Connecticut (USA), gehörten bis ca. Mitte der 50er Jahre zu den Kommanditisten⁶².

Heinrich August Friedrich Gustav Linde, der Mitbegründer der Bremer Chocolate-Fabrik Hachez & Co. verstarb am 23. Juni 1936. Die Gesellschaft wird von den verbliebenen Gesellschaftern fortgesetzt, heißt es im Handelsregister. Inhaber am 29. Oktober 1941 waren demzufolge Georg Wilhelm Hans Linde und Friedrich Otto Hasse. Die Bombenangriffe der Alliierten auf Bremen während des Zweiten Weltkrieges legten große Teile der Stadt in Schutt und Asche. Am Abend des 6. Oktobers 1944, beim 137. Luftangriff, wurden auch die Gebäude der Firma Hachez in der Westerstraße zerstört. Zu den »Ausgebombten« in Bremen gehörte auch die Hachez-Witwe Elisabeth. Als ihr Haus in der Uhlandstraße nicht mehr bewohnbar war, wurde sie nach Schwagstorf im Osnabrücker Land evakuiert, wo sie mit ihrer »Pflegetochter« Unterkunft in einem Heim für Ordensschwwestern fand⁶³.

Nach Kriegsende wurde die Schokoladenproduktion bei Hachez am alten Standort wieder aufgenommen. Zunächst ging es langsam, dann aber stetig aufwärts. 1953 fusionierte die Firma Hachez & Co. mit der Zuckerraffinerie Tangermünde (ZRT) Fr. Meyers Sohn GmbH, deren Inhaber aus Tangermünde an der Elbe nahe bei Stendal in den Westen nach Hamburg übergewechselt waren. Das brachte auch in Bremen einen Ausbau der Fabrikationsanlagen mit sich, denn in Bremen wird außer den Hachez-Produkten auch die Hamburger Marke »Feodora« hergestellt. Auch die Unabhängigkeit von der ZRT wurde wiedererlangt. Die bisherigen Geschäftsführer kauften im Juli 2000 – genau 110 Jahre nach der Gründung der Firma im Juli 1890 – für die Hanseatische Chocolate GmbH die Marken Hachez und Feodora von der Zuckerraffinerie Tangermünde und machten Hachez wieder als Bremer Unternehmen selbständig. Seither befindet sich der Geschäftssitz beider Marken und des Gesamthauses im alten Stammhaus in der Westerstraße in der Bremer Neustadt⁶⁴.

Was wurde aus der Familie Hachez? Elisabeth (Else) Hachez, die Witwe des Fabrikgründers, zog 1951 mit ihrer »Pflegetochter« Elisabeth Pregel nach Haselünne, wo sie am 12. September 1962 im 90. Lebensjahr starb. Elisabeth Pregel kehrte nach dem Tode ihrer »Pflegetochter« wieder nach Bremen zurück und zog in die Neustadt zu Margarethe Hachez, der Nichte des Schokoladenfabrikanten⁶⁵.

Familiensinn und Solidarität waren seit der ersten Generation in Bremen ebenso wie das Engagement innerhalb der katholischen Gemeinde wichtige Kennzeichen der Familie Hachez. Daß Joseph Johannes Arnold Hachez, der Reeder und Kaufmann, dabei eine überragende Rolle spielte, ergab sich aus seinem Status und seinen finanziellen Möglichkeiten. Auch außerhalb der

62 Amtsgericht Bremen: Handelsregister HRA 4248 und 11815.

63 Wie Anm. 58.

64 Vgl. die Berichte zur Übernahme der Schokoladefabriken Hachez und Feodora durch die Inhaber der Hanseatischen Chocolate GmbH, Hasso G. Nauck und Wolf Kropp-Büttner. Weser-Kurier vom 12. 07. 2000 und 13. 07. 2000 »Hachez macht sich selbständig. ZRT trennt sich von der Schokolade«.

65 Meyerstraße 209, vgl. Bremer Adreßbuch 1963.

Familie haben sich aber viele Hachez durch alle Generationen sozial und karitativ betätigt.⁶⁶

Seit knapp drei Jahrzehnten gibt es keine Bürger mit Namen Hachez mehr in Bremen. Die letzte Trägerin des Namens, Margarethe (Grete) Hachez, starb am 15. Juli 1971 in der Hansestadt, wo 1994 auch Elisabeth Pregel verstarb.

Geblieden ist der Name Hachez im Firmenschild von Bremens seit längerer Zeit einziger Schokoladenfabrik. Ein Name, der in Bremen Tradition hat und zu einem Markenartikel geworden ist, mit dem die Firma ihre Produkte verbindet und der für sich selbst wirbt⁶⁷. Somit macht der Chocolatier Hachez & Co. – mit dem Bremer Schlüssel im Wappen – mit jedem seiner Markenartikel auch ein wenig Bremen-Werbung. Und dies über 200 Jahre nachdem dem ersten Bremer Hachez die Niederlassung und der geschäftliche Neuanfang in der Hansestadt so schwer gemacht worden waren.

66 In diesem Sinne schrieb Agnes Duckwitz, geb. Wätjen, über ihre Tante Magda (Magdalene) Hachez: »Sie war eine bedeutende Persönlichkeit, deren wohltätiges Wirken für die Allgemeinheit beeindruckte.« Brief von Hans Wätjen, Bremen, an den Verfasser, April 2000.

67 Hachez & Co. beschäftigt heute 360 feste Mitarbeiter und 250 Saisonkräfte. Ihre Markenprodukte vertreibt die Firma zunehmend im Direktvertrieb. Vgl. Horst Monsees: »Hachez vermisst die Fachhändler«, Weser-Kurier vom 31. Januar 2000.

Bauforschung in Bremen – Skizze einer Zwischenbilanz

Von Peter Hahn

I. Unsere Kenntnisse über die historischen Bauwerke Bremens bis in das frühe 19. Jahrhundert weisen große Lücken auf. Zwar wissen wir über die Altstadtkirchen und das Rathaus, den Schütting, das Gewerbehaus oder Kornhaus einigermaßen Bescheid, wenn auch nur sehr ungleichmäßig je nach Quellenlage und Niveau der Bearbeitung. Von den Klöstern jedoch, von den Domkuriern oder von der mittelalterlichen Stadtbefestigung wissen wir genau genommen herzlich wenig, und schlimmer noch, vom mittelalterlichen Baubestand in seiner ganzen Breite, also von den Bürgerhäusern, kennen wir nur einige wenige Gründungs- und Kellerfragmente. Und was wir an halbwegs verlässlichen Nachrichten, womöglich noch aus eigener Anschauung, über Bürgerhäuser des 16. bis 18. Jahrhunderts überliefert bekamen, erschöpft sich in ein paar versprengten Mitteilungen, etwa von H. A. Müller¹, Johann Georg Kohl², Ernst Grohne³ oder Karl Schäfer⁴, mit Kohl als noch immer wichtigstem quellenkundlichen Gewährsmann nicht nur für Rudolf Stein in seinem Bremer Band von 1970 für die von Günther Binding herausgegebene Reihe über das deutsche Bürgerhaus⁵.

Es fehlt an fast allem, an verlässlich gesicherten Nachrichten über die Gebäudetypologie, über die Gefügekonstruktionen, über exakte Baualter und Bauphasen, – von typologischen Zusammenhängen und Einflüssen im überregionalen Rahmen oder bewohnersoziologischen Erhebungen ganz zu schweigen.

Vergegenwärtigt man sich den dramatisch dezimierten Bestand an Bürgerhäusern, die zahllosen Verluste durch parzellenfressende Großbauvorhaben⁶

1 Publiziert von Kohl, den Müller »am Schatze seiner Kenntnisse und Erfahrungen« hatte teilhaben lassen; vgl. J.G. Kohl, Geschichte des bürgerlichen Wohnhauses in Bremen, in: Episoden aus der Cultur- und Kunstgeschichte Bremens, Denkmale der Geschichte und Kunst der freien Hansestadt Bremen, Zweite Abtheilung, Bremen 1870, S. 24 ff.

2 Ebd., S. 1-32.

3 Z. B. Ernst Grohne, Kulturgeschichtliches aus alten bremischen Bürgerhäusern, in: Brem. Jb. 37, 1937, S. 98 - 124.

4 Vgl. von Karl Schaefer die »Beiträge zur Geschichte der bürgerlichen Baukunst in Bremen zur Zeit der Renaissance«, in: Mitteilungen des Gewerbe-Museums zu Bremen, 1905, S. 17- 25 (Eine alte Baubeschreibung des Pundsackschen Hauses am Markt); S. 42 - 44 (Ein Fachwerkgiebel des 17. Jahrhunderts); 1906, S. 50 - 61 (Das alte Krameramtshaus und sein Inventar).

5 Rudolf Stein, Das Bürgerhaus in Bremen, Tübingen 1970.

6 U. a. Oberpostdirektion (1875/78), Gerichtshaus (1891/95, 1902/1906) an der Domsheide, Baumwollbörse (1900/1902), Bankgebäude am Domshof, an der Langenstraße und an der Obernstraße.

der Jahrzehnte vor und nach 1900, angefangen mit dem Bau der neuen Börse (1861/64) am Marktplatz bis zum Lloyd-Gebäude (1901/10) an der Papenstraße, dann die Abbrüche im Zuge moderner Straßenregulierungen⁷, die Verluste durch Bombenschäden im Zweiten Weltkrieg und beim Wiederaufbau, dann wiegen diese Kenntnislücken doppelt schwer.

Bei der Suche nach möglichen Ursachen für diese schon im 19. Jahrhundert begründete Hypothek aus Versäumnissen und Defiziten meint man beim summarischen Blick auf die einschlägige literarische Überlieferung zweierlei festzustellen: ein nur sehr verhaltenes historiographisches Interesse an den historischen Bauwerken der Stadt und eine tendenziell rückständige, wenig professionelle Methodik – beides Momente, die wohl gleichermaßen den örtlich beschränkten Möglichkeiten geschuldet sind. Offenbar gab es keine Enthusiasten, die über das Rüstzeug des Historikers hinaus auch ausreichende baugeschichtlich-baukundliche Kenntnisse besaßen oder als Architekten historisch-archivalisch belesen genug waren, um dem Ideal eines empirisch fundierten Architekturgelehrten zu entsprechen.

Eine in diesem Sinne professionell fundiert und wissenschaftlich, das heißt methodisch diszipliniert betriebene Baugeschichtsschreibung wollte sich in Bremen als lokale Tradition nie so recht etablieren.

Sieht man einmal ab von einigen urkundlichen Kompilaten Johann Philip Cassels⁸ wie etwa zur Geschichte des Katharinenklosters von 1778, ein Bericht wie aus einem barocken Archivalienkabinett, dann setzt eine archivalisch belegte Baugeschichtsschreibung erst mit dem Rathaus-Band von 1862 ein, dem ersten der drei vom Künstlerverein herausgegebenen Bände der »Denkmale der Geschichte und Kunst der Freien Hansestadt Bremen«⁹. Erst im Jahr zuvor war der Verein für Bremische Geschichte und Alterthümer gegründet, 1862 als eigene Abteilung dem Künstlerverein inkorporiert worden¹⁰.

Die Verfasser des Rathaus-Bandes waren mit Diedrich Ehmck, einem Philologen, und mit Hermann Albert Schumacher, einem historisch gebildeten Juristen, baugeschichtliche Laien, was beim Rathaus noch hingehen mochte, doch beim dritten Band der »Denkmale« über die bremischen Kirchen mit Artur Fitger als Bearbeiter des Doms und Wilhelm von Bippen als Bearbeiter der Pfarr- und Ordenskirchen, beide deutlich überfordert¹¹, gründlich mißriet; bezeichnenderweise hatte der Letztere seinem Text keinen einzigen Grundriß beigegeben.

7 Z.B. von Obernstraße und Schlüsselkorb.

8 Vgl. K.H. Schwebel, Johann Philip Cassel, in: Brem. Jb. 43, 1951, S. VII-IX.

9 Das Rathaus zu Bremen, Denkmale der Geschichte und Kunst der freien Hansestadt Bremen, Erste Abteilung, Bremen 1862; vgl. zur Vorgeschichte dieses Publikationsunternehmens H. A. Müller, Die erste Abtheilung des Werks: »Denkmale der Geschichte und Kunst der freien Hansestadt Bremen«, in Brem. Jb. 2, 1866, S. 1-13.

10 Vgl. ebd., S. VII.

11 Die bremischen Kirchen, Denkmale der Geschichte und Kunst der freien Hansestadt Bremen, Dritte Abtheilung, Bremen 1876.

Daß sich die Situation bis heute nicht grundlegend gebessert hat, läßt sich exemplarisch wieder am Beispiel so unikärer Monumente wie Dom und Rathaus illustrieren: Trotz fundierter Arbeiten zu Teilaspekten¹² harren noch beide Bauwerke einer monographischen Bearbeitung, die ihrer Komplexität erschöpfend gerecht wird; und es ist sogar zu befürchten, daß die wissenschaftliche Bearbeitung der Domgrabung von 1973 ff. für immer ein Torso¹³ bleiben wird.

II. Die eingangs angesprochenen Unzulänglichkeiten begleiten die bremische Baugeschichtsschreibung bis heute: Da ist zunächst der Hang zur Vernachlässigung einer zeichnerischen, maßgenauen Bestandserfassung und angemessenen Dokumentation als Basis aller weiterführenden wissenschaftlichen Bearbeitung. In einer Zeit, da man andernorts, und beileibe nicht nur in so dominant mittelalterlich geprägten Städten wie beispielsweise Nürnberg oder Lübeck, die baulichen Kleinodien längst aufzumessen und dokumentieren pflegte, da wurde in Bremen nicht einmal die damals einzigartig prächtige, aus dem 16. Jahrhundert datierende Fassade des Pundsackschen Hauses am Marktplatz aufgemessen und zeichnerisch aufgenommen, bevor man im Jahre 1860 dieses Haus für den Bau der Neuen Börse von Heinrich Müller abbrach¹⁴. Dementsprechend sind auch keine genaueren Nachrichten von den Domstiftsbaulichkeiten überliefert, die in jenen Jahren dem Neubau des Künstlervereins von Heinrich Müller weichen mußten. Und für nicht minder symptomatisch möchte man es halten, daß es mit Georg Barkhausen ein archäologisch dilettierender Mediziner war, dem wir den naturkundlich akribischen, ausführlichen Bericht¹⁵ über die Gräberfunde verdanken, wie sie damals bei den Gründungsarbeiten für den Börsenneubau zutage traten; der vom Mit-Autor Focke am selben Ort angekündigte Bericht u. a. über die Gründungsreste der Wilhadikirche blieb für immer aus.

Von den massenhaften Abbrüchen vieler vielleicht im Kern noch spätmittelalterlicher Bauwerke für den Bau der Oberpostdirektion, des Gerichtshauses oder, Jahrzehnte später, der Disconto-Bank an der Langenstraße ist kein einziges Fassaden-, geschweige denn ein ganzes Gebäudeaufmaß überliefert. Und wenn bei diesen Gelegenheiten wenigstens photographische Aufnahmen angefertigt worden sein sollten, dann sind sie für uns nicht mehr greifbar.

12 Z.B. Uwe Lobbedey, Der romanische Dom in Bremen, ein Werk Erzbischofs Liemars (1071 – 1101), in Frühmittelalterliche Studien, Jb. des Instituts für Frühmittelalterforschung der Universität Münster, 19. Bd. 1985, S. 312-329; Stefan Albrecht, Das Bremer Rathaus im Zeichen städtischer Selbstdarstellung vor dem 30-jährigen Krieg, Materialien zur Kunst- und Kulturgeschichte in Nord- und Westdeutschland, Bd. 7, Marburg 1993.

13 Vgl. Karl Heinz Brandt, Zur archäologischen Mittelalterforschung in Bremen, in: Brem. Jb. 71, 1992, S. 198 f.

14 Schaefer (wie Anm. 4), S. 18.

15 Georg Barkhausen, Bericht über die Ausgrabungen beim Bau der neuen Börse zu Bremen, in: Brem. Jb. 1, 1863, S. 12-38.

Nachdem selbst die Anstrengungen der Historischen Kommission zur planmäßigen Vergabe von Aufträgen zur Lieferung zeichnerischer Aufmaße und Photographien des verbliebenen Denkmalbestandes und anschließend auch Grohnes Bemühungen in den 30er Jahren keine nachhaltige, auf Kontinuität angelegte Wende zum Besseren zu bewirken vermochten, hielt diese mißliche Tradition¹⁶ der dokumentarischen Versäumnisse bis in die Wiederaufbaujahre nach dem Zweiten Weltkrieg, sogar bis in die 1970er und 1980er Jahre an. So gab es bis auf singuläre Ausnahmen selbst bei bedeutenden Kriegsverlusten wie der Ansgarikirche oder des Kornhauses keine bestandsgetreuen Aufmaße, und mit brauchbaren Photodokumentationen steht es nicht besser.

Nicht ganz so verlustreich für unseren Wissensstand wie unterbliebene Dokumentationen, aber auch empfindlich spürbar ist ein anderes methodisches Defizit, das einem in der schriftlichen Überlieferung zur älteren Baugeschichte Bremens immer wieder, bis hin zu den Arbeiten von Rudolf Stein¹⁷ begegnet – nämlich die Tendenz, sich bei der Bearbeitung eines Bauwerks so sehr auf dessen straßenbildwirksame Fassade zu konzentrieren, daß darüber das Bauwerk als Ganzes mit seinem konstruktiven Gefüge und Materialien, mit seinem Grundriß und seiner wandfesten Ausstattung in den Hintergrund rückt oder schlimmer noch, gar nicht erst in den Blick gerät.

Was bei unzugänglichen Bauten begreiflich und bei abgegangenen Bauten unvermeidlich ist, daß sich nur Fassadenansichten überliefern lassen, das gerät zu einem bedauerlichen Versäumnis, wenn ein noch vorhandener und zugänglicher Bau nur deshalb auf die Straßen- bzw. Platzfronten reduziert wurde, weil der Bearbeiter nur die Fassadengestaltung als vermeintlichen Inbegriff baumeisterlicher Entwurfsleistung der wissenschaftlichen Würdigung für wert hielt oder weil es dem Bearbeiter an der spezialistischen Sachkunde fehlte, das Bauwerk von der Kellersohle bis zum Firstbalken mit seiner ganzen Bau- und Nutzungsgeschichte angemessen zu würdigen. Diese Blickverengung fördert nicht nur Mißgriffe bei der Datierung und baugeschichtlichen Würdigung eines Gebäudes¹⁸, sie begünstigt auch die ohnehin schon wechselwirksame

16 Vgl. die Schilderung der Situation bei Kriegsende samt Vorgeschichte von Ernst Grohne in einem Brief an Senator Theil vom 17. 9. 1946 (Akten LfD); Grohne reagierte damit auf den Vorwurf Gustav Ulrichs, das Denkmalarchiv weise große Lücken auf, und die Sammlung sei seit 1933 »so gut wie ohne Zuwachs geblieben«.

17 Rudolf Stein, *Romanische, gotische und Renaissance-Baukunst in Bremen*, Bremen 1961; *Bremer Barock und Rokoko*, Bremen 1960; *Klassizismus und Romantik in der Baukunst Bremens I*, Bremen 1964; *Klassizismus und Romantik in der Baukunst Bremens II*, Bremen 1965. Für die Bearbeitung des überlieferten Bestandes bis Ende 18. Jahrhundert ist allerdings der hohe Anteil abgegangener Bauten und die schlechte Quellenlage in Rechnung zu stellen.

18 Ein eindrucksvolles Beispiel bietet Lübeck mit dem Haus Koberg 2, das nach der Fassade zu urteilen aus dem frühen 19. Jahrhundert stammen dürfte, sich bei genauerer Betrachtung des Inneren und nach der Bearbeitung durch die Bauforschung jedoch als Saalgeschoßhaus erwies, das in seinen Ursprüngen auf die Zeit um 1200 zurückgeht.

Vorherrschaft einer überwiegend stilgeschichtlich dominierten oder ikonographisch bemühten Betrachtungsweise, die dem Bauwerk eine auch baukundlich und bauarchäologisch inspirierte Bearbeitung schuldig bleibt.

III. Diese beiden methodischen Monita, die Vernachlässigung des dokumentarischen Aspekts und die Neigung, ein Bauwerk auf seine bildmächtigen Fronten zu reduzieren, haben vielleicht eine gemeinsame Ursache: die Scheu vor der unmittelbaren Auseinandersetzung mit dem Bauwerk als materieller Primärquelle und die vielleicht mit den jeweils zu Gebote stehenden beruflichen Voraussetzungen zu erklärende Vorliebe für eine Baugeschichtsschreibung mehr anhand der Schriftquellen, anstatt sich gleichrangig des Baubestands durch zeichnerische Bauaufnahmen in Ansichten, Grundrissen und Schnitten, unter Einbeziehung von bauarchäologischen Befunden zu versichern und das Bauwerk als ein Ganzes zu würdigen.

Eine in diesem vorbeschriebenen Sinn propädeutische, dem angetroffenen Bestand akribisch verpflichtete Dokumentation hatte August Reichensperger schon 1845 für die großen Restaurierungsunternehmungen jener Jahre gefordert und verlangt, vor jeder Maßnahme den »status quo durch die genauesten Aufnahmen« festzuhalten¹⁹. Solche Aufnahmen sollten dann der Rechenschaftslegung dienen, vor allem aber auch als Basis für bauhistorische Arbeiten.

Aus diesen und verwandten Bemühungen um zeichnerische, maßgetreue Aufnahmen und die Deutung der dabei erhobenen Befunde hat sich dann im Laufe der Zeit, immer weiter systematisiert und verfeinert, die Bauforschung entwickelt – zuletzt in den 1970er Jahren maßgeblich beeinflusst von Gert Mader²⁰ und seinen namentlich für das verformungsgetreue Aufmaß formulierten Standards. Heute gilt die Bauforschung als eine angewandte Disziplin der Architekturgeschichte; sie ist, um aus einer einschlägigen Publikation zu zitieren, »eine unmittelbar am Bauwerk orientierte Wissenschaft, die aus der genauen Betrachtung von Bauspuren jedweder Art Schlüsse zieht. Ihr Interesse ist auf die möglichst lückenlose Klärung individueller Baugeschichten gerichtet, in deren Rahmen sich der konzeptionelle Neubau einerseits und die gewachsene, von Zerfall, Reparatur, Umbau und Nutzungsänderung geformte Struktur andererseits immer wieder als klassisch antipodische Faktoren gegenüberstehen. Der Bauforscher sucht den Wandel im scheinbar Homogenen, zugleich aber auch das Überdauernde im Gefüge der geschichtlichen Überlagerungen. Das Herausschälen von Bauphasen und -daten verlangt ein überwiegend analytisches Vorgehen, doch gilt es ebenso, die säuberlich geschiedenen Überlieferungsschichten zu einer nunmehr schlüssigen und

19 Kölner Domblatt 1845 Nr. 8 (31. August), zitiert nach G. Knopp / N. Nußbaum / U. Jacobs, Bauforschung, Arbeitsheft der rheinischen Denkmalpflege 43, Köln 1992, S. 9.

20 Gert Mader, Angewandte Bauforschung als Planungshilfe bei der Denkmalinstandsetzung, in: Erfassen und Dokumentieren im Denkmalschutz, Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz 16, 1982, S. 37-52; vgl. auch Günter Eckstein, Empfehlungen für Baudokumentationen, Landesdenkmalamt Baden-Württemberg, Arbeitsheft 7, Stuttgart 1999.

transparenten Baugeschichte neu zu montieren und schließlich das Individuelle in den Kontext übergeordneter Phänomene typologischer und stilistischer Natur sinnvoll einzugliedern.«²¹

Grundlage ist die maßgenaue, konstruktionsgetreue und wirklichkeitsabbildende zeichnerische Darstellung des Bestands mit Ansichten, Grundrissen und Schnitten, mit Konstruktionen, allen relevanten Baudetails wie etwa Rippenprofilen, mit den verwendeten Materialien und Befunden wie etwa Baufugen und Putzschichten. Aus den Bestandsplänen ergeben sich dann die erkenntnisleitenden Fragen zur Baugeschichte, zu Baualtern und Bauphasen. Erst auf der Basis solcher Bestandspläne werden schließlich weiterführende Baualternpläne, Baualternsausscheidungen oder Rekonstruktionspläne entwickelt²², fallweise unter Einsatz auch bauarchäologischer Untersuchungsmethoden wie der Dento-Datierung, mit Sondagen und Materialanalysen.

Generell ist eine in diesem Sinne spezialisierte Bauforschung aufwendig; die Bedeutung des Bauwerks, seine Befragbarkeit und der erhoffte Erkenntnis- und Dokumentationswert müssen diesen Aufwand auch rechtfertigen können.

IV. Die eingangs beschriebenen Überlieferungslücken auf der einen und das soeben skizzierte, in deutschen Denkmalämtern aus Frühformen der Dokumentation entwickelte Ideal einer Bauforschung auf der anderen Seite, werfen – mit einem Blick zurück – auch die Frage nach den Möglichkeiten und Ohnmachten der bremischen Denkmalpflege auf.

Seitdem es in Bremen endlich²³ so etwas wie eine bestellte Denkmalpflege gibt, also seit 1933 mit Ernst Grohne, dem Direktor des Focke-Museums und gleichzeitigem, allerdings nur ehrenamtlichen Landeskonservator, setzte ein spürbares Bemühen um den systematischen Aufbau eines Dokumentations- und Berichtswesens ein – beides unerläßliche Grundlagen einer auf Dauer angelegten Institutionalisierung der Denkmalpflege, wie sie andernorts schon seit Generationen bestand. Grohne schuf damals die Grundlagen eines systematischen Bildarchivs²⁴.

In den Nachkriegsjahren, erst mit Gustav Ulrich²⁵, dann seit 1952 mit Rudolf Stein – beide als Protagonisten einer Ein-Mann-Denkmalpflege, war anfangs unter dem überwältigenden Druck des Tagesgeschäfts mit Wiederaufbauvorhaben und Abwehrkämpfen gegen den Abriß von Denkmalruinen an andere Aufgaben kaum zu denken, und wohl auch später nicht, nun unter dem Druck

21 Knopp / Nußbaum / Jacobs (wie Anm. 19), S. 30 f.; vgl. Anm. 18.

22 Vgl. Mader (wie Anm. 20), S. 50.

23 Schon 1843 wurde Ferdinand von Quast zum Konservator der Kunstdenkmale Preußens bestellt.

24 Vgl. Anm. 16.

25 Ulrich resumierte später: »Am Ende des 65. Lebensjahres erreichte mich die letzte Berufung: in dem von mir zu schaffenden Amt des Bremischen Baudenkmalpflegers zu retten, was noch zu retten war von unseren denkmalwürdigen, historischen Gebäuden.«; masch. Manuskript, Januar 1962 (Akten LfD).

der gewaltigen Bestandsaufnahme, die sich Stein auferlegt hatte²⁶. Wenn Stein Zeichnungen anfertigen ließ, dann für diese als Vorarbeit²⁷ zu einem dereinstigen Inventarwerk gedachte Bestandsaufnahme, also für publizistisch-illustrative Zwecke, als idealisierende Umzeichnungen und zeichnerische Rekonstruktionsversuche unter Zuhilfenahme von Vorlagen wie Baueingabeplänen und Photographien.

Daß in diesen Jahren keine akribisch vermessende Bestandsaufnahme mit einhergehender Bauforschung betrieben oder gefördert werden konnte, versteht sich unter dem Gebot der Stunde von selbst, – weniger aber die Tatsache, daß so gut wie keine brauchbare Photo-Dokumentationen kriegsgeschädigter Baudenkmäler vor dem Abbruch überliefert wurden.

Verständlich ist auch für die Folgezeit, daß die weiterhin strukturell wie kapazitär hoffnungslos überforderte, an einer arbeitsteiligen Spezialisierung gehinderte Denkmalpflege für keine nennenswerten Aufmäße oder sonstige Dokumentationen oder gar Bauforschungen sorgen konnte – und sogar noch verständlicher nach der Einrichtung des Landesamtes für Denkmalpflege im Jahre 1973, als dessen anfangs noch immer einziger Denkmalpfleger im Zeichen der damals aktuellen Milieuschutz- und Straßenbilddenkmalpflege außerhalb der Altstadt antrat und sich schwerpunktmäßig des Bremer Hauses in den vorstädtischen Erweiterungsgebieten anzunehmen versprach²⁸.

So dominierte in der Amtsarbeit der Baubestand des 19. Jahrhunderts, und wenn einmal in den 70er Jahren ältere Bauwerke anlässlich von Restaurierungsarbeiten, Umnutzungs- und Umbauvorhaben zu einem Fall für die Denkmalpflege wurden, dann wurde nur beim Dom, unter der Obhut des Landesarchäologen, sachkundig aufgemessen und geforscht²⁹ – nicht aber im Haus Sandstraße 3, dieser letzten ehem. Domkurie, nicht in Schloß Blomendal, beim Freese-Haus auf dem Teerhof oder im Havenhaus und im Kito-Haus in Vegesack.

Erst in den 80er Jahren gelang es ausnahmsweise und nur im Rahmen von Arbeitsbeschaffungs-Maßnahmen, mit den Aufmäßen des Lange-Speichers am Vegesacker Hafen und des Gewächshauses auf dem Anwesen Hasse an der Rockwinkeler Landstraße zwei umfangreiche Bauaufnahmen anfertigen zu lassen, die zwar nicht in jeder Hinsicht den systematischen und zeichnerischen

26 Zu den oben in Anm. 17 genannten Bestandsbänden gehören noch: Das vergangene Bremen, Bremen 1961, und: Dorfkirchen und Bauernhäuser im Bremer Lande, Bremen 1967.

Ungeachtet aller Bearbeitungsmängel hat Stein, gern gescholten vorzüglich von denkmalkundlichen Laien, der bremischen Baugeschichtsschreibung und namentlich der Denkmalpflege einen Thesaurus bremischer Baukunst und Baukultur hinterlassen, dessen Wert nicht hoch genug bemessen werden kann.

27 Rudolf Stein, Romanische, gotische und Renaissance-Baukunst in Bremen, Bremen 1961, S. 9.

28 Vgl. Die Norddeutsche, 31. 5. 1972: »Straße wird zum Denkmal«, Weser-Kurier, 19. 1. 1973: »Nestgefühl soll erhalten bleiben«, Bremer Nachrichten, 18. 9. 1973: »Denkmalpfleger muß gefragt werden«.

29 Vgl. Anm. 13.

Vorgaben Maders³⁰ genügen mögen, die aber doch eine für Bremer Verhältnisse mustergültige Maßgenauigkeit und Vollständigkeit aufweisen.

V. Als der Verf. im Frühjahr 1999 den Abbruchantrag für einen »rückwärtigen Gebäudeteil« auf dem Grundstück Schnoor 14 zu bearbeiten hatte, war nicht auszuschließen, daß ihn bei der Ortsbesichtigung eine vielleicht historisch singuläre Bausituation erwarten könnte. Denn schon bekannt war die mit dem Nachbarhaus zur Linken gemeinsame, erdgeschossig in Bögen mit eingestellten Nischenwänden aufgelöste Kommunmauer und die bis heute noch immer über beide Hauptgeschosse ungeteilte Diele, ihrerseits mittlerweile ein Rarissimum in Bremen.

So erwies sich das Haus dann auch mit seinem Hintergebäude, bestehend aus einem zweigeschossigen, die volle Parzellenbreite einnehmenden Hinterhaus mit einem zwischen Vorder- und Hinterhaus vermittelnden, auf der linken Grenze gelegenen Flügel und nachträglich eingehaustem, in eine Werkstatt verwandeltem Hofraum, als ein bau- und kulturgeschichtlicher Schatz mit einer Fülle von Baudetails und Oberflächenbefunden. Nur waren die jahrzehntelang nicht mehr genutzten Gebäudeteile ersichtlich akut baufällig, und mit Gewißheit war vorauszusehen, daß nur eine komplette Erneuerung von Wänden, Decken und Dachstuhl wieder nutzbare Räume schaffen könnte, und daß die historische Substanz diesem unvermeidlichen Materialaustausch weitestgehend geopfert werden müßte.

War somit der Abbruch des Hintergebäudes aus solchen und anderen Gründen auch nicht zu verhindern, so bot die gegebene Situation doch andererseits eine vorzügliche, vielleicht sogar letzte Gelegenheit, einmal exemplarisch und nach den Standards aktueller Bauforschung ein historisches Bürgerhaus professionell aufmessen und erforschen zu lassen. Darüberhinaus würde diese Maßnahme einem Bauwerk zugute kommen, das aufgrund seines Alters, seiner gebäudetypologischen Charakteristika und seines noch vergleichsweise unverändert bewahrten Raumgefüges als letztes seiner Art diesen Aufwand wie kein anderes mehr rechtfertigt.

Schließlich war diese Maßnahme einem glücklichen Zusammentreffen förderlicher Umstände zu verdanken, und dies waren die beiden wichtigsten: Der Eigentümer, selbst baugeschichtlich interessiert, kooperierte vorbildlich. Und es gelang, mit der Bearbeiterin aus Lübeck³¹ eine erfahrene, ausgewiesene Bauforscherin zu gewinnen, deren intensive Vertrautheit mit unserer küstländischen Häuserlandschaft auch jenes Überblickswissen versprach, wie es für eine analytische Verortung und synthetisierende Würdigung der festgestellten Befundlage unentbehrlich ist, eingedenk der bewährten Devise: Man sieht nur, was man weiß. Über die Ergebnisse ihrer Arbeit berichtet Margrit Christensen im folgenden Beitrag.

30 Vgl. Anm. 20.

31 Büro für Bauforschung Margrit Christensen, Lübeck; befaßt u. a. mit Gebäudevermessungen, Befundaufnahmen, bauarchäologischen Untersuchungen und Dokumentationen u. a. in Lübeck, Güstrow, Schwerin und Rostock.

Schnoor 14 Bremen.

Zur Baugeschichte und zu den Bewohnern des Hauses

Von Margrit Christensen

Ein Glücksfall für Bremen, ein Haus im Schnoor wird erforscht, so lautete ein Artikel im Weser-Kurier im Sommer 1999¹. Man weiß, daß nur noch wenige historische Häuser in der Altstadt Bremens erhalten sind. Der Krieg hat die Stadt fast vollständig zerstört. Das Gebiet des Schnoor war als einziges geschlossenes Wohngebiet im Zentrum Bremens, wenn auch in sehr schlechtem Zustand, übrig geblieben (Abb. 1). Es wurde hier in der Folge vor allem nur Stadtbildpflege betrieben und zwar mit großem Substanzverlust². Wie Herbert Schwarzwälder 1970 treffend schrieb wurde *aus dem verfallenen Wohngebiet ein sehr lebendiges Freilichtmuseum*³. Vor allem die Fassaden blieben erhalten, auf das authentische Innere wurde leider nur wenig Wert gelegt⁴.

Das Gebäude Schnoor 14 ist das einzige Bremer Altstadthaus, dessen Inneres noch ursprünglich erhalten ist, das Äußere war um 1960 instandgesetzt worden. So war es nur verständlich, daß die Denkmalpflege eine Bauforschung für dieses Haus in Auftrag gab⁵. Eine Dokumentation der Konstruktion und der Ausbauteile der Hintergebäude wurde ebenso wie ein verformungsgetreues Aufmaß und eine Analyse des Vorderhauses vorgenommen. Parallel dazu wurden die Quellen zu dem Haus im Staatsarchiv ausgewertet⁶. Leider waren der Seitenflügel und das Quergebäude wegen Baufälligkeit nicht mehr zu halten und mußten 1999 abgebrochen werden.

- 1 Weser-Kurier vom 27. 5. 1999. Während der Abrißarbeiten der baufälligen Seiten- und Quergebäude auf dem Grundstück Schnoor 14 wurde in der Presse auf die Bauforschungsarbeiten zu dem Haus hingewiesen.
- 2 Am 3. Februar 1959 beschloß die Bremer Bürgerschaft zur Rettung des Gebiets das *Gesetz, betreffend die Konservierung des Schnoorviertels und der Umgebung der St. Johannis Kirche*. In ihm war nicht nur von Erhaltung der Substanz die Rede, sondern auch von der Größe, Form und Material der zu erwartenden Neubauten.
- 3 Herbert Schwarzwälder, Bremen im Wandel der Zeiten, Die Altstadt, Bremen 1970.
- 4 Karl Dillschneider, Schnoor, Neues Leben in Bremens ältestem Stadtteil, Bremen 1978. Dillschneider legte eine Dokumentation über altes und neues Leben im Schnoor vor, mit einer Anzahl typologischer Hausbeschreibungen.
- 5 Herr Dr. Hahn von der Denkmalpflege setzte sich für eine gründliche Substanzuntersuchung ein, das Büro für Bauforschung Margrit Christensen in Lübeck übernahm diesen Auftrag. Bei der Bauaufnahme arbeitete Kay Hadamietz mit, die Quellen im Staatsarchiv nahm Olaf Bach auf.
- 6 Neben den Adressbüchern wurden die Akten des Erbe- und Handfestenamtes, das Lassungsbuch 1800 für die Häuser Schnoor 12-16 und Einzelakten zum Schnoor allgemein aufgenommen.



Abb. 1: Im Schnoor. Blick von Westen, links vorne im Bild Schnoor 14. Vorkriegsaufnahme.
(Foto: Landesamt für Denkmalpflege)



Abb. 2a: Bremer Kataster 1901, Altstadt Bremen, Blatt V. Ausschnitt Schnoorviertel. (Foto: Staatsarchiv Bremen)

Abb. 2b: Das Schnoorviertel in einer Luftaufnahme um 1955. (Foto: Landesamt für Denkmalpflege)

Der Schnoor – Lage und Bebauung

Im Südwesten der Stadt gelegen, gehört das Schnoorviertel mit zu den ältesten Stadtteilen Bremens. Die schmale Straße Schnoor verläuft in Ost-Westrichtung als quasi Hauptstraßenzug durch dieses Gebiet, welches nach ihr benannt ist (Abb. 2 a - b). Es war immer ein Kleinhausgebiet, bewohnt von Handwerkern und Gewerbetreibenden. Es ist nachweislich schon im frühen Mittelalter besiedelt gewesen⁷, wohl spätestens seit dem 14. Jh. waren die heutigen Parzellen aufgeteilt. Neben Fachwerkbauweise herrschte schon in jenem Jahrhundert vermutlich die massive Bauweise vor, zumindest was die Brandwände anging⁸.

Der charakteristische Haustyp in diesem Quartier ist das Giebelhaus, das sich teilweise mit gemeinsamen Brandwänden zu Zeilen aneinanderreihet. Diverse Hinterhäuser ergänzten die Bebauung, teilweise auch in der traditionellen Struktur mit Seitenflügel und Quergebäude.

⁷ Archäologische Spuren von Grabungen in den 1950er Jahren belegen diese Tatsache; vgl. Anm.4.

⁸ Massive Brandwände zwischen den Häusern, die im Kern wohl aus dem 14./15. Jh. stammen, belegen diese frühe Bebauung in diesem Quartier.



Abb. 3: Ansicht Schnoor 14-16 (rechts Schnoor 14) nach Abbruch der gegenüberliegenden Häuser Schnoor 32-33 (Neubau Fischeramtshaus 1972). (Foto: Landesamt für Denkmalpflege)

Zur Vorgeschichte des Hauses und zur Entwicklung des Schnoors

Durch die Bauuntersuchung konnte Genaueres zu den mittelalterlichen Brandwänden gesagt werden. Beide lassen sich nach den Mauerwerksbefunden in das 14./15. Jh. datieren. Die östliche Brandwand ist gemeinsam mit jener des Hauses Nr. 15 errichtet worden. Diese wiederum besitzt eine gemeinsame Brandwand mit dem Nachbarhaus Nr. 16. Diese drei Häuser stammen damit

in ihrem Kern noch aus mittelalterlicher Zeit und lassen die Vermutung zu, daß eine Bebauung mit gemeinsamen Brandwänden und damit gleicher Parzellenstruktur in diesem Gebiet wie auch in der übrigen Stadt üblich war.

Hinter den Häusern im Schnoor, nämlich auf der Südseite, soll nach K. Dillschneider in früherer Zeit die Klosterbalge verlaufen sein, ein schmaler Wasserlauf, der eine Verbindung zur Weser besaß. Danach wurde die Balge erst im 19. Jh. zugeschüttet, was aber durch die dendrochronologische Untersuchung der Hintergebäude und die Malereibefunde in diesen Häusern, die aus dem 18. Jh. stammen, widerlegt werden konnte. Die Klosterbalge war zu dieser Zeit schon zugeschüttet bzw. muß zumindest hinter dem Grundstück verlaufen sein⁹.

Bauaufnahme – mittelalterliches Giebelhaus mit Renaissancefassade und Hintergebäuden aus dem 18. Jahrhundert¹⁰

Das Haus Schnoor 14 ist im Kern ein mittelalterliches, kleines Giebelhaus, dessen Dielenwände um 1600 unter Einbeziehung der älteren Wände erhöht und neu ausgebaut worden sind (Abb. 3). Es erhielt ein neues Satteldach und eine neue Vorderfassade, darauf lassen sowohl das Steinmaterial und der Verband als auch die Beschlagwerkornamentik der Fenster- und Türgewände wie auch die Renaissance-Liliensplintanker schließen. Der Flügelbau und das Quergebäude stammten aus dem 18. Jh.

Konstruktion und Fassaden

Die beiden Brandwände stammen aus mittelalterlicher Zeit. Die westliche Brandwand¹¹ besteht im unteren Bereich der Fasensteinnischen aus einheitlichem Mauerwerk, gebildet aus großen Klosterformatsteinen (8,5–9/14/28 cm) in gotischem Verband und in gelblichem Mörtel gesetzt. Das Mauerwerk wechselt drei Steinschichten über den Fasensteinnischenbögen und geht über in inhomogeneres Mauerwerk, bei dem eindeutig die Binder überwiegen.

9 Wie Anm. 4, S. 89 ff. und S. 133. Danach muß der Verlauf der Balge korrigiert werden, bzw. die Zuschüttung der Klosterbalge lag zeitlich bedeutend früher. Wie ein Mauerwerksrest aus der Zeit um 1600 **mit** zeittypischem Fugenstrich an der Stelle des Querhauses zeigte, bestand vermutlich schon in jener Zeit ein Vorgängerbau auf dem Hof.

10 Die Vermessung des Hauses erfolgte mit einem Geodimeter, d.h. mit einem schnurlosen System. An dieser Stelle sei dem Eigentümer Herrn Dechau herzlichster Dank gesagt für seine Geduld während der Bauaufnahme. Von ihm stammen auch viele wichtige Hinweise zu jüngeren und älteren Befunden im Haus und die Erklärungen zu den Befunden aus den Abrisshäusern.

11 Leider konnte die Analyse des Mauerwerks nur unzureichend vorgenommen werden, da die meisten Flächen weiß geschlämmt sind und nicht freigelegt werden konnten. Fragen zu Mauerverband und Unregelmäßigkeiten aufgrund z.B. alter Balkenlöcher, die die ursprüngliche Dielenhöhe markieren könnten, mußten daher unterbleiben. Deshalb war es auch nicht möglich, eine geeignete Stelle für eine Mörtelprobenentnahme zu finden.

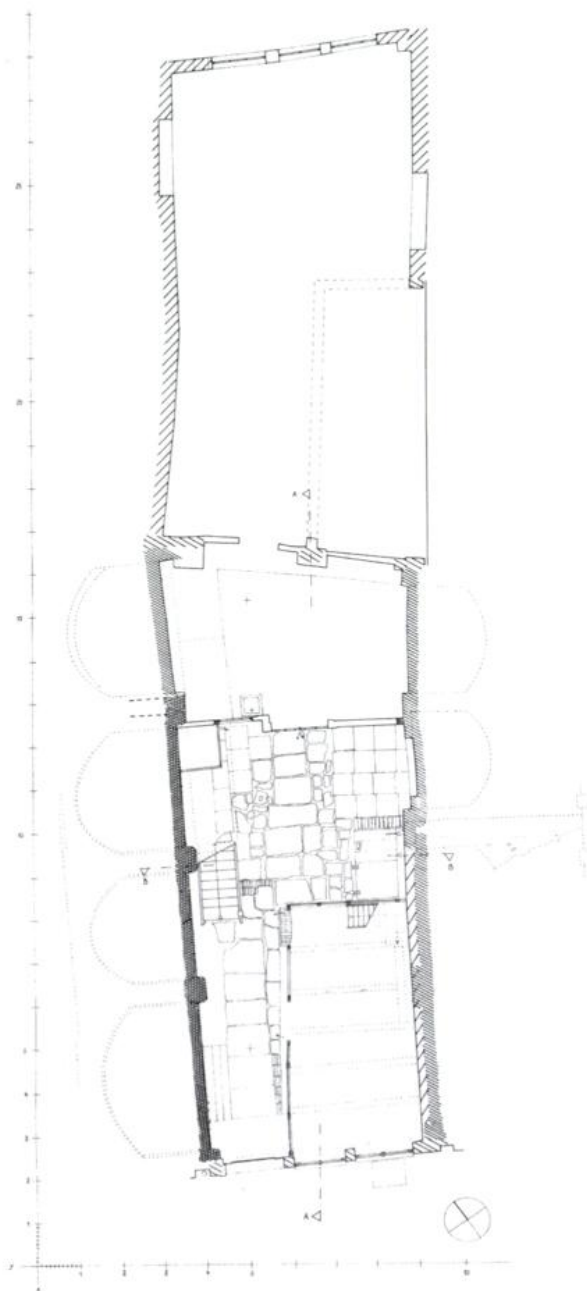


Abb. 4: Grundriß Erdgeschoß Schnoor 14, Bestandsplan mit Baualterkartierung. Kreuzschraffur = älteste Bauphase.

Ganze Binderschichten wechseln mit Läufer-schichten, jedoch offensichtlich nicht eindeutig nach den Regeln eines Kreuz- oder Blockverbandes. Es sind bedeutend mehr Binder auszumachen (Abb. 4).

Bis zu drei Mauerschichten über den Nischen handelt es sich hier um die mit Haus Nr. 15 gemeinsame mittelalterliche Brandwand. Bei einer Stärke von einem Stein im Bereich der Nischen ergibt sich eine Pfeiler- und Wandstärke von etwa 70 cm. Darüber besitzt jedes Haus seine eigene, ein Stein starke Mauer, bei dem Haus Nr. 14 wie beschrieben hauptsächlich aus Bindern gebildet. Sie reicht bis zur Schwelle der Dielendeckenbalken, die gleichzeitig die Dachbalken des Hauses sind. Jene des Nachbarn Nr. 15 läuft um ein Geschöß höher und zeigt einen klaren frühneuzeitlichen Verband aus Läufer- und Binderschichten. Im Obergeschoß ist diese Wand im hinteren Raum bemalt¹² (Ornamentik mit der Jahreszahl 1512¹³). Hier befindet sich darüber hinaus eine später zugemauerte Fensteröffnung, die heute im Bereich der Traufe des Nachbarhauses Nr. 14 liegt, was einen Hinweis auf die Entwicklung beider Bauten gibt.

Wie eine Grabung des Eigentümers 1978 ergab, lag das Fußbodenniveau ehemals ca. 90 cm unter dem heutigen Niveau, nachweisbar an

- 12 In diesem Raum ist darüber hinaus die Holzbalkendecke mit einer Aldegremalmalerei samt Medaillon mit Darstellung einer *Ratsdame* bemalt und an der Westwand befinden sich Malerreste einer schwarzen Gehänge/Felder-Schablonenmalerei wohl des frühen 17. Jh. auf weißem Grund, die die gesamte Raumwand einnahm.
- 13 Freigelegt vom ehemaligen Eigentümer, ein Restauratorenbericht liegt im Amt für Denkmalpflege nicht vor.



Abb. 5: Ansicht Schnoor 14 und Bestandsplan Vorderansicht 1999.
(Foto: Landesamt für Denkmalpflege)

den durchlaufenden Fassensteinkanten des zweiten Pfeilers, der Fußboden bestand aus Ziegelsteinen¹⁴.

Das Haus erhielt um 1600 eine neue Vorderfassade mit zeittypischer Sandsteinverzierung (Abb. 5). Auf diese Datierung läßt die Gestaltung der Sandsteinpfeiler mit Beschlagwerkornamentik zwischen den Fenstern im ersten Obergeschoß schließen. Zeittypisch sind auch die Regenleisten im Giebel-dreieck und die beiden Sandstein-Regenrinnen sowie die großen Lilienanker.

Das Erdgeschoß ist im 19. Jh. verändert worden: ehemals befand sich die Hauseingangstür in der Mitte des Hauses, was noch an dem besonders gestal-teten Türsturz zu erkennen ist. Durch die Erhöhung des Straßenniveaus ab

14 Heute gehen die Fassenstein-Kanten der Pfeiler nicht mehr bis zum Boden bzw. darüber hinaus, denn ihre Sockel wurden erneuert und vom Boden aus bis 20 cm gerade hochgemauert (1978 von Herrn Dechau vorgenommen). Eine zweite Gra-bung unter der Treppe ergab, daß hier ein Ziegelsteinfußboden ca. 90 cm unter dem heutigen Fußbodenniveau liegt.



Abb. 6: Rückfassade Schnoor 14: Foto und Bestandsplan Fassade nach Abriß der Hintergebäude, vor der Sanierung Sommer 1999.
(Foto: Verfasserin)

1836¹⁵ sind vermutlich die Erdgeschoßöffnungen höher gelegt worden, so daß die Obergeschoß-, bzw. die Zwischengeschoßfenster heute keine Brüstung mehr besitzen. Wie beschrieben ist im Innern eine Erhöhung des Dielenfußbodens um 90 cm nachzuweisen. Die Fenster im EG stammen wohl aus den 1950er Jahren, die Tür ebenfalls, die Zwischengeschoßfenster aus den Anfang der 1970er Jahre.

Die stark umgebaute Rückfassade besitzt ein massives Erdgeschoß, das Giebdreieck besteht aus Eichen-Fachwerk, das durch Nadelholz ergänzt ist (Abb. 6). Verschiedene Backsteingefache sind noch original. Die Fassade ist mehrfach verändert worden, vor allem im 18. Jh. mit Türöffnungen zum Seitenflügel versehen. Die ehemals große Dielenfensteröffnung ist jüngst nach Abtrennung des gesamten Hofes von der Liegenschaft zugemauert worden. Die Fassade wurde instandgesetzt, mit neuen Fenstern und einer Hoftür versehen sowie ganzflächig geschlämmt.

15 24. Februar 1837, Bericht der Straßenpflasterungs Deputation: *Umlegung des ganzen Quartiers des Stavendamms und der daran gränzenden Straßen (...) um zwei bis drei Fuß, ja an einigen Orten noch mehr, aufzuhöhen.* (1 Bremer Fuß = 0,28935 Meter).

Raumgefüge

Es handelt sich bei dem Gebäude um ein Dielenhaus teils mit Zwischengeschoss, das zur Straße auf der Westseite eine eingebaute beheizbare Stube besaß, darüber befand sich eine weitere Stube (Abb. 7). Der mittlere Teil des Hauses wird noch heute von einer hohen Diele von 4,00 m Höhe eingenommen (vor der Dielenbodenerhöhung 4,90 m). Hier befand sich auf der Ostseite eine große, offene Feuerstelle, die wohl schon im Mittelalter existiert hat. In der freiliegenden Eichenbalken-Dielendecke ist die Luke der ehemaligen Aufzugseinrichtung erhalten. Der Fußboden besteht aus teils großen Sandsteinplatten, die in den 1970er Jahren neu verlegt worden sind. Der hintere Teil des Hauses, heute die Werkstatt, war ehemals zweigeteilt. Im hinteren Erdgeschoß befanden sich im 19. Jh. eine Küche und der Zugang zum Hof. Eine Treppe, an gleicher Stelle wie heute, führte zu einer niedrigen Kammer auf der »Galerie«, die nach den Abbildungen wohl im späten 18. Jh. eingebaut worden ist. Sie besaß zur Diele Rokokofenster. Auch hier befand sich, wie an anderen Stellen im Haus, der Kaminzug einer Feuerstelle. Wohl bis zum Bombenschaden ist diese Kammer noch erhalten gewesen. Der hohe Raum wurde anschließend zusammen mit dem EG des Seitenflügels als Werkstatt eingerichtet.

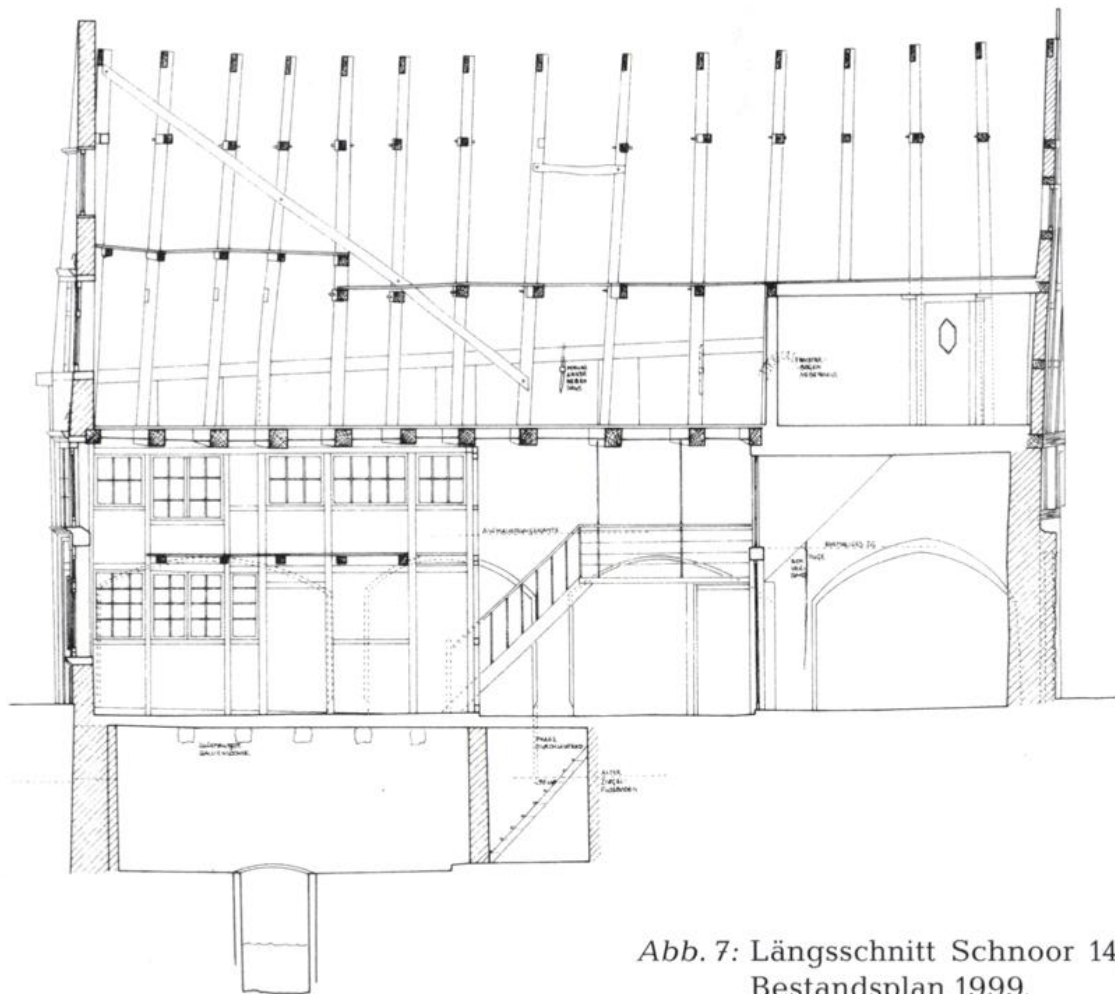


Abb. 7: Längsschnitt Schnoor 14, Bestandsplan 1999.

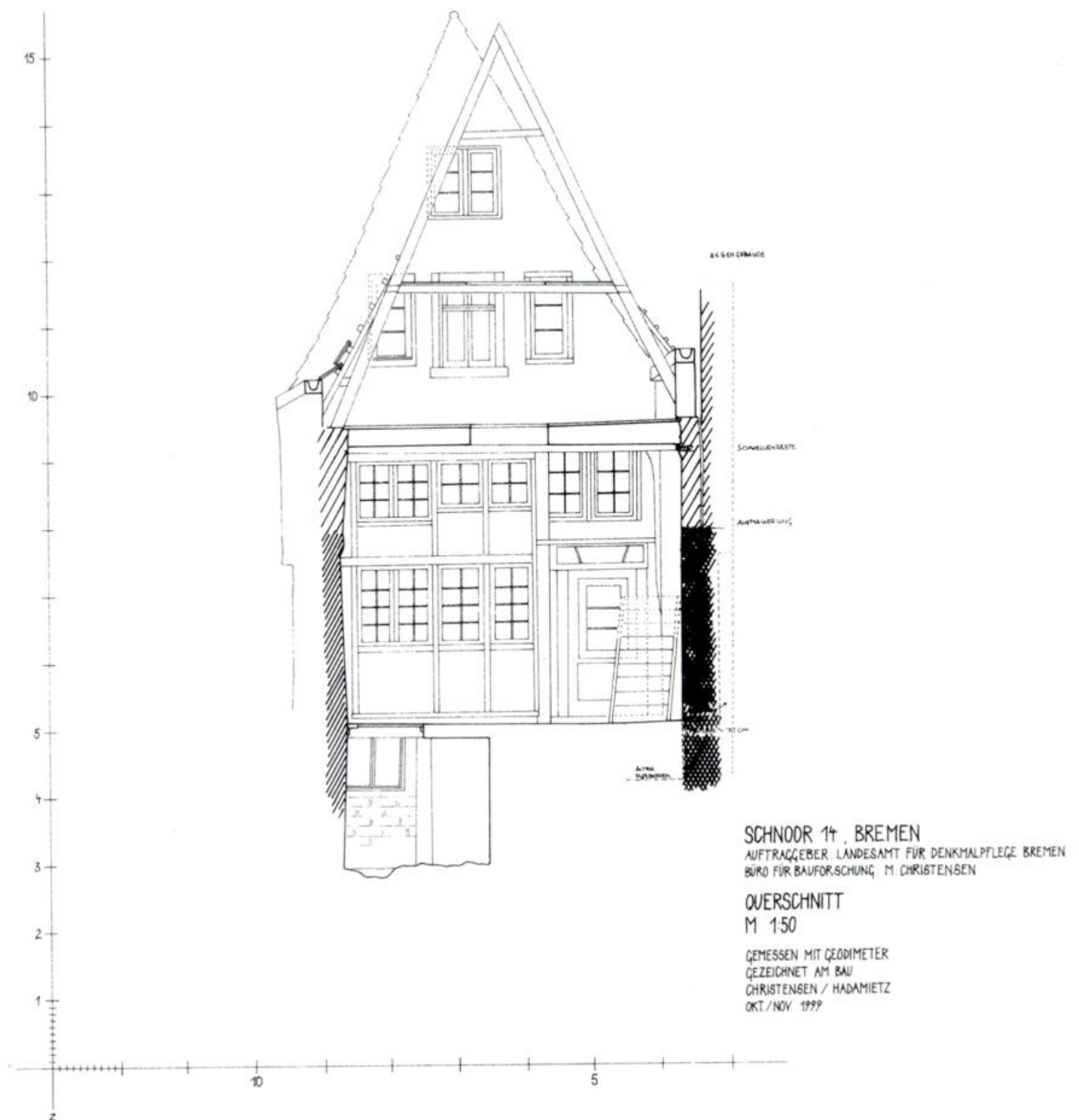


Abb. 8: Querschnitt Schnoor 14, Bestandsplan 1999 mit Baualterskartierung. Kreuzschraffur = älteste Bauphase.

Das Haus besitzt auf der Westseite einen kleinen Keller, dessen Zugang über eine Luke im Dielenboden bei der ältesten Feuerstelle erfolgt (Abb. 8). Er liegt unter der ehemaligen Vorderstube und besitzt einen 1,80 m tiefen Brunnen. Der Keller besaß eine Balkendecke, heute besteht sie aus Beton. Er ist nicht eindeutig zu datieren: nach der Baubeschreibung in den Akten des

Erbe- und Handfestenamtes von 1827¹⁶ bestand der Keller samt Brunnen auf alle Fälle schon. Da das Fußbodenniveau damals jedoch ca. 90 cm niedriger lag, handelte es sich entweder um einen Kriechkeller (unwahrscheinlich bei dem großen Brunnen) oder der Fußboden lag tiefer¹⁷.

Das Haus besitzt ein hohes, geblattetes Nadelholzdachwerk mit einer Kehlbalkenlage, die im vorderen Hausteil einst für einen Kammereinbau höher gelegt worden ist (Abb. 9). Aufgrund der Abbundzeichen und der Konstruktion mit den angeblatteten Kehlbalken ist das Dach zeitgleich mit der Fassade um 1600 zu datieren. In der Mitte zwischen dem 6. und 7. Gebinde befand sich die Achse der ehemaligen Aufzugseinrichtung¹⁸. Die untere Dachebene besaß zumindest seit dem späten 19. Jh. mehrere Kammern, denn bis zu vier Familien mußten in dem Haus Platz finden, wie die Adressbücher zeigen¹⁹.

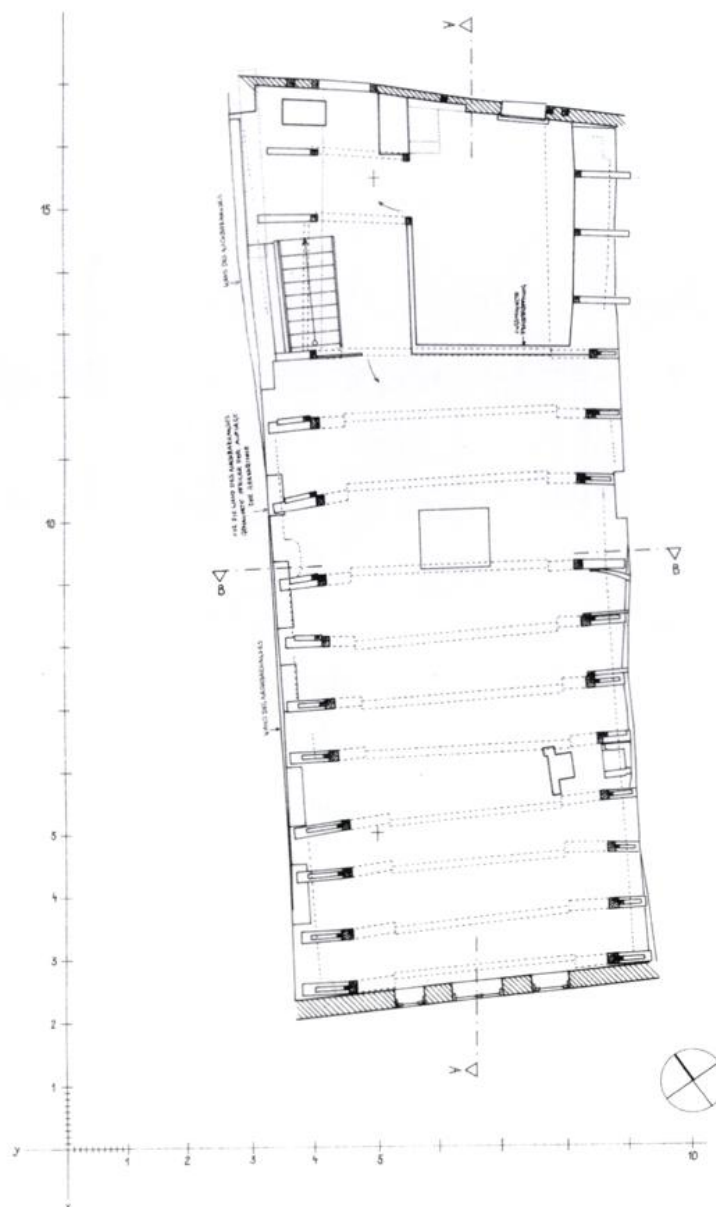


Abb. 9: Grundriß Dachgeschoß Schnoor 14.

16 Vgl. Abschnitt Baugeschichte und Bewohner. In den Akten des Erbe- und Handfestenamtes wurde 1827 beim Verkauf des Hauses eine genauere Baubeschreibung samt Abmessungen des Hauses vorgenommen.

17 Denkbar ist auch, daß eine Vorderstube, wie an verschiedenen Beispielen im norddeutschen Bereich nachweisbar, als Upkammer – erhöhte Kammer – ausgeführt und über einige Stufen von der Diele aus zugänglich war.

18 Wie Anm. 15; *Hierüber ein Boden im Dache mit Winderad und Zubehör.*

19 Wie Anm. 15; *Boden auf der Mauer, woselbst eine Dachkammer und Lattenabkleidung (...) Der untere Boden steht mit dem Boden über dem Anbau und dem Hintergebäude in Verbindung.*



Abb. 10 a: Diele, rechts Nische in mittelalterlicher westlicher Brandwand (1999).
 Abb. 10 b: Rokoko-Bemalung auf Dielenbrettern im ehemaligen Anbau (Abriß
 1999). (Fotos: Verfasserin)

Hinterhäuser

Im Hof, der mit quadratischen Schieferplatten belegt war, standen bis zum Abbruch im Sommer 1999 ein zweigeschossiger Seitenflügel *Anbau* und ein Quergebäude *Hinterhaus*, beide lagen unter Satteldächern und waren Fachwerkbauten. Sie konnten dendrochronologisch auf 1767/1768 datiert werden²⁰. Die beiden Geschosse des Seitenflügels waren als Wohngeschosse ausgebaut und zumindest das Obergeschoß als kleiner sog. *Wohnsaal* mit Bemalung ausgestattet gewesen. Beide Räume waren beheizbar. Eine weitere Stube befand sich auch über dem Quergebäude. Das Erdgeschoß wurde noch 1827 als Stall genutzt und wurde im Laufe des 19. Jh. als Werkstatt umgebaut. Hier waren damals u. a. eine Schmiede und zuletzt eine Tischlerwerkstatt eingerichtet.

20 Es wurden Eichen-Hölzer im westlichen Giebel wie in den nördlichen und östlichen Fachwerkwänden des Querhauses untersucht, wie auch zwei Ständer des Seitenflügels. Sie konnten datiert werden auf die Jahre 1767/68. Die Bohrungen im Dach und in der Dielendecke des Vorderhauses konnten leider auf Grund zu geringer Anzahl an Jahrringen nicht datiert werden.



Abb. 10 c: Straßenansicht Detail ehemaliger mittiger Eingang (1999).

Abb. 10 d: Dachwerk, Nadelholz geblattet wohl frühes 17. Jh. (1999).
(Fotos: Verfasserin)

Ausstattungen

Der heutige durchfensterte Stuben- bzw. Ladeneinbau samt Zwischengeschoß zur Straße stammt aus den 1970er Jahren, die Werkstatt nach hinten mit der großen Glastür mit Oberlicht ebenso wie die Treppe, die heute bis in das Dachgeschoß führt, aus der Nachkriegszeit (Abb. 10).

Im Vorderhaus ist von einer älteren Ausstattung die Bemalung der Dielen- decke zu erwähnen. Sie ist im Bereich der heute verkleideten Decke der ehemaligen Galeriekammer erhalten und zwar an den Balken mit Ranken und Rosettenornamentik und zu datieren wohl in das 18. Jh. In der heutigen Diele ist diese Bemalung nur noch schemenhaft sichtbar, da die Balken gekalkt und später abgewaschen worden sind²¹.

21 Es war schwierig, die Bemalung genau zu analysieren, dieses muß vorerst warten, bis irgendwann einmal die Decke freigelegt wird. Ein Hinweis auf mögliche dazu gehörende Wanddekoration, die üblicherweise mit einer Deckenausstattung einhergeht, sei an dieser Stelle gegeben. Eine restauratorische Untersuchung ist dringend angeraten, um diesen wichtigen, vorerst letzten Befund einer Bremer Dielenraumdekoration zu retten.

Die Wohnräume im Obergeschoß des Seitenflügels eventuell auch die Stuben im Quergebäude sind wohl komplett ausgemalt gewesen. Die Decken der offenen Flurbereiche und des Treppenbereichs im hinteren Teil des Seitenflügels besaßen Holzbalkendecken mit farbiger Rokoko-Bemalung. Die Wangen der Treppe waren ebenso bemalt wie die Decken und müssen deshalb als zeitgleich eingestuft werden. Die beheizbaren Stuben waren mit verputzten Decken ausgestattet, hier konnte eine Ornamentik oder Bemalung nicht mehr nachgewiesen werden.

Der Zugang zu den beiden Seitenflügelräumen erfolgte durch geschwungene Rokokotüren: im EG war diese noch in situ vorhanden, während jene aus dem Obergeschoß mit der sensationellen Landschaftsbemalung im Obergeschoß-Fußboden des Quergebäudes verbaut war.

Damit haben wir durch Zufall einen letzten, sehr wichtigen Eindruck erhalten, wie ein bescheidenes Bremer Handwerkerhaus im Schoor im 18. Jh. dekoriert gewesen ist. Gleich wie bei herrschaftlichen Bürgerhäusern ließ sich der sicher nicht unvermögende Bauherr seine »gute« Stube und die gesamte Diele ausschmücken.

Baugeschichte und Bewohner im 19. und 20. Jahrhundert

Die Quellenlage zu dem Haus gibt einen guten Überblick über Eigentümer und Bewohner, Nutzung und bauliche Situation des Hauses im 19. und 20. Jh.

Es wurden von den in Anm. 6 aufgezählten Akten einzelne Schriftstücke aufgenommen, soweit sie zur Klärung der Baugeschichte des Hauses relevant schienen und Einblick in die »Hausgeschichte« im allgemeinen versprachen, d. h. Daten zu den Bewohnern und den Besitzern²².

In den Akten des Erbe- und Handfestenamtes finden sich einige baugeschichtlich wertvolle »Baubeschreibungen«. Allerdings ging es bei diesen Beschreibungen mehr um besitzrechtliche Aspekte der Wertschätzung und weniger um bauliche Verhältnisse. Es wurden für Nr. 14 drei solche Beschreibungen aufgenommen (von 1827, 1868 und 1878), ferner ein besonders komplizierter Erbvorgang, in dessen Zuge 1/80 des Hauses an eine Erbin in New York vermacht werden sollte. Die Betreffende verzichtete jedoch.

Leider läßt sich für die zweite Hälfte des 18. Jh., die Zeit des Baus von Flügel und Quergebäude und deren Ausstattung mit der Landschaftsmalerei, kein Eigentümer finden, da die Adreßbücher erst seit 1794 angelegt sind²³. Der erste Eigentümer, der 1800 faßbar ist, ist der Knochenhauer Statius Almers. Die Familie Almers bleibt bis in die 1820er Jahre im Besitz der Liegenschaft. Sie besaß auch das Haus Schnoor 12, wo sie noch bis in die 1840er als Eigentümerin faßbar ist. Die Almers gehörten wohl zu den vermögenden Handwerkern der Gegend²⁴. Seit den 1840er bis in die 1860er Jahre ist Heinrich

22 Um eine Art berufstopographischen »Ausschnitt« zu erhalten, wurden, soweit möglich, auch Daten zu den Nachbarhäusern Schnoor 12, 13, 15 und 16 aufgenommen.

23 Seit 1815 mit Straßenverzeichnis, seit 1817 incl. Schnoor.

24 Das verhältnismäßig große Nachbarhaus Nr. 15 mit der aufwendigen Innenraum-

Wilhelm Gödecke, ein Arbeitsmann, als Besitzer belegt. Von seiner Witwe kauft dann der Tischlermeister W. A. Kracht das Haus, der bis 1878 Eigentümer seines Arbeits- und Wohnhauses bleibt²⁵. 1878 wurde ein Vermessungsbericht zwecks Verkaufs der Immobilie Schnoor No. 14 von Wilhelm Anton Kracht angefertigt und dabei das Gebäude wie folgt beschrieben:

Das Immobile ist belegen im Schnoor No. 14.

Es besteht aus einem Wohnhause, Anbau, Hinterhause, Hofplatz und Zubehör. Dasselbt grenzt im Nordwesten an die Handelsgesellschaft Ang. Frehes Comp, im Nordosten an J. J. E. Burmeister, im Südosten an Hinr. Thölken, im Südwesten an die Straße.

Das Wohnhaus ist umher in Brandmauern gebaut. Die Mauer im Südosten ist sammt der daraufliegenden Dachgeste mit dem benachbarten Erbe gemeinschaftlich. Die Mauer im Nordwesten ist sammt der daraufliegenden Dachgeste zu diesem Erbe gehörig.

Das Wohnhaus hat eine Breite im Südwesten von 5,65 m, im Nordosten von 6,26 m, eine Tiefe im Nordwesten von 14,72 m, im Südosten von 14,18 m.

Das Wohnhaus enthält einen kleinen Keller, im unteren Stock (Parterre) eine Küche mit Herd, ein heizbares Zimmer, eine Kammer und Hausflur, auf der Gallerie ein heizbares Zimmer, über der Küche eine Kammer, ferner einen Boden mit zwei Kammern und einen Boden im Dach. Der Anbau ist umher in eigenen Brand- und Ständerwerksmauern gebaut. Dasselbe hat eine Breite am Wohnhause von 3,90 m, am Hinterhause von 4,05 m, eine Tiefe von 6,32 m.

Der Anbau enthält im unteren Stock (Parterre) ein heizbares Zimmer und eine Kammer, im zweiten Stock ein heizbares Zimmer und einen Vorplatz mit einem Herd, ferner einen Boden auf der Mauer.

Das Hinterhaus ist umher in eigenen Brand- und Ständerwerksmauern gebaut. Im Nordosten hat dasselbe einen freien Tropfenfall auf den benachbarten Hofplatz, ferner befinden sich in der noröstlichen Mauer vier Fach Lichtfenster, welche nach außen aufschlagen. Der benachbarte Hofplatz im Nordosten darf laut Uebereinkunft vom 9ten April 1853 hinter diesem Erbe auf 1,44 m Entfernung der nordöstlichen Mauer dieses Hintergebäudes ab nicht bebaut werden, auch darf das aufzuführende Gebäude nicht höher als 2,89 m sein.

Das Hinterhaus hat eine Breite im Südwesten von 6,03 m, im Nordosten von 6,43 m, eine Tiefe im Nordwesten von 5,13 m, im Südosten von 5,94 m.

Das Hinterhaus enthält im unteren Stock (parterre) einen Lagerraum, im zweiten Stock einen Lagerraum und Vorplatz, ferner einen Boden auf der Mauer. Der Hofplatz hat eine Breite am Wohnhause von 2,40 m, am Hinterhause von 1,98 m, eine Tiefe im Nordwesten und Südosten von 6,32 m. Die Mauer im Südosten gehört zu dem benachbarten Erbe.

gestaltung gehörte von 1817 bis in die 1830er Jahre P. Biskanter, einem Schweine-schlachter.

25 Er stellt nach den seit den 1860er Jahren existierenden Bauakten einen Bauantrag für einen Schornstein im Quergebäude.

Das Immobile mißt im Ganzen: im Nordwesten 25,67 m.; im Nordosten 6,43 m.;
im Südosten 26,44 m.; im Südwesten 5,65m. Taxation 14,000 Mark.

Bremen, den 10 July 1878, H. W. Engelken.

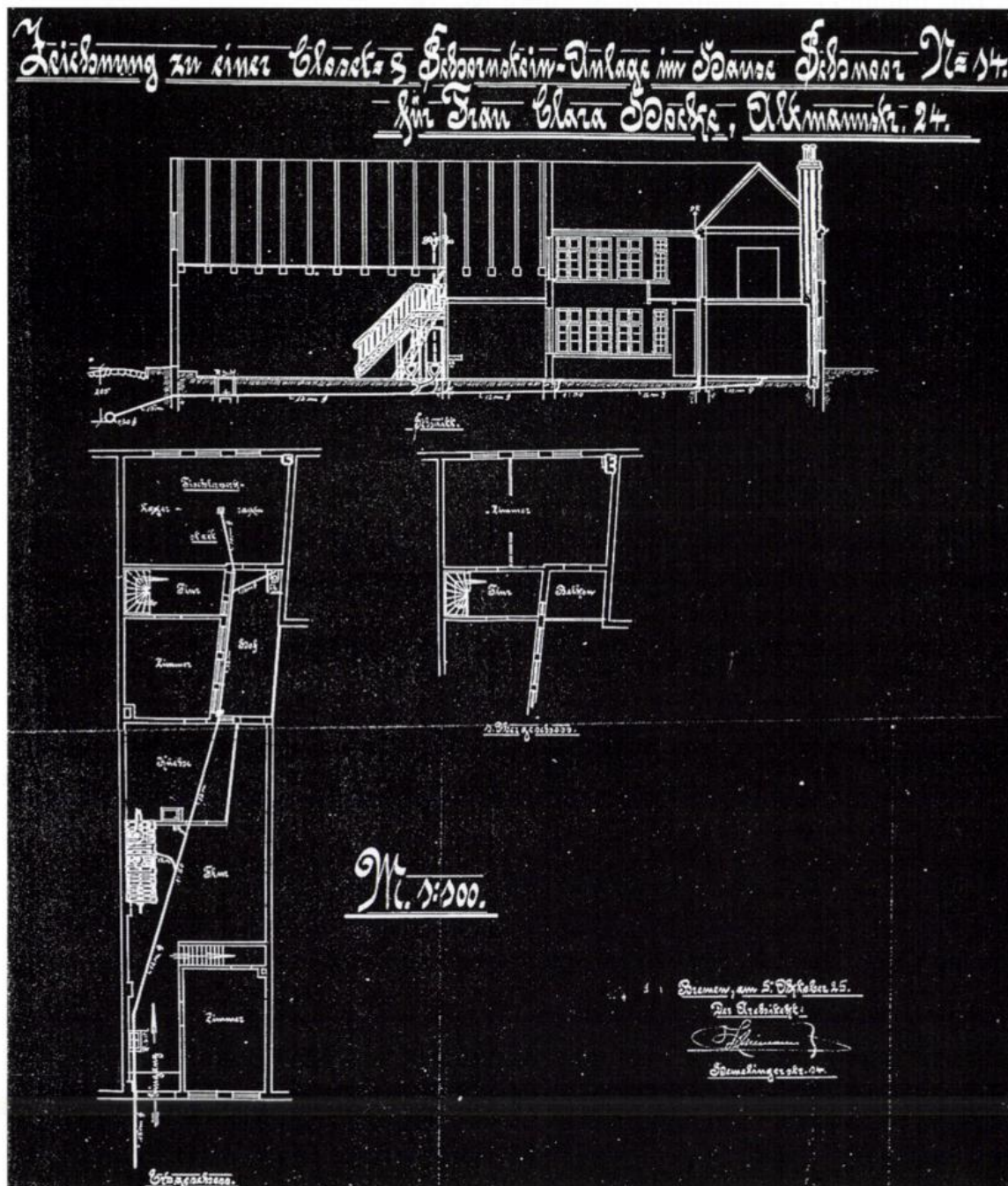


Abb. 11: Sielantrag 1925, Längsschnitt durch das Haus. »Zeichnung zu einer Closet- & Schornstein-Anlage im Hause Schnoor Nr. 14«. Bauakten Bauaufsicht, Staatsarchiv Bremen.

Der Tischler Theodor Weidlich stellte 1879 einen Bauantrag für die Einrichtung einer Werkstatt für den Schlosser Anton Schröder mit einem Schmiedeofen im Quergebäude²⁶. Es bewohnten im Jahr 1880 fünf Parteien das Haus: neben dem Eigentümer, der Schlosser A. Schröder, eine Witwe, eine Plätterin und ein Laternenwärter. Zwei Gewerbe wurden hier betrieben: eine Tischlerei und eine Schlosserei. Diese Schlosserei gab immer wieder Anlaß zu Beschwerden. 1883 war F. W. Grimm, wohnhaft Am alten Weg 1, Eigentümer des Hauses, das er vermietet hatte. Er ließ im Dach, zur Straße hin, eine Stube mit Schornstein einbauen und stellte 1904 einen Antrag für eine Entwässerung und eine Spülklosettanlage²⁷. 1911 wurde der Keller-Luftschaft an der Straße gebaut, Eigentümerin war die Ehefrau von Heinrich Chr. Rud. Voß. 1920 war der Gastwirt Heinrich Otto Lange Hausbesitzer, von ihm kaufte es der Obsthändler J. H. Fr. Becker. Das Haus war damals meist von drei Parteien bewohnt²⁸. 1925 ging das Haus schließlich in das Eigentum der Ehefrau des Tischlers Johann Heinrich Hocke, Clara Wilhelmine Lisette, geborene Taphorn, in Bremen, über. Die Tischlerei lief während und nach dem Krieg nicht mehr besonders gut und man suchte nach anderweitigen Erwerbsmöglichkeiten. So wurde die erste Drehorgel von Frau Hocke gekauft, mit der sie durch die Stadt zog. Aus der Not wurde eine Kuriosität für Bremen, der allbekannte Drehorgelladen im Schnoor, der noch heute besteht und sich großer Beliebtheit erfreut. Frau Hocke stellte 1925 einen Bauantrag für den Einbau eines Closetts und einer Schornsteinanlage, so sind wir, nach Abriß der Hintergebäude, heute nur noch im Besitz eines Plans, der die Situation des Flügels und des Quergebäudes wiedergibt (Abb. 11). In den 1930 Jahren gab es schon mehrere Beschwerden über den schlechten Bauzustand der Wohnungen, zumindest der Mietwohnungen im Vorderhaus und später mehrere Mängelberichte über den schlechten Zustand der Hintergebäude. 1999 wurden diese abgebrochen und der entkernte Hof von der Liegenschaft abgetrennt. Er gehört heute zur nachbarlichen Gaststätte.

*Typologische Einordnung des Hauses und seiner Ausstattung
in die Bremer und norddeutsche Hauslandschaft*

Das Haus Schnoor 14 zeigt die wechselvolle Geschichte eines kleinen Giebelhauses im Schnoor mit Eigentümern verschiedenartiger Berufe bis zum heutigen Drehorgelverleih. Wie ist dieses Gebäude in die Hauslandschaft Bremens und anderer norddeutscher Seestädte einzuordnen? Einige Eigenheiten weist allein das Haus Schnoor 14 auf, andere wiederum lassen sich auch in anderen norddeutschen Seestädten finden.

Das Bremer Straßenbild war, bis hin zu der quasi »Kleinhausstraße« Schnoor, von Giebelhäusern beherrscht, nur vereinzelt fanden sich Traufenhäuser in

26 Das Fundament wurde bei den Abrißarbeiten freigelegt.

27 Der Sielantrag enthält ebenfalls einen Grundriß und einen Schnitt des gesamten Hauses.

28 Es waren dies immer ein Handwerker, meistens ein Tischler, Witwen und Angehörige von Hilfsberufen wie Boten, Schirmmacher, Arbeitsmänner etc.

den Straßen. Das Straßenbild des Schnoors mutet mit seiner Aneinanderreihung der Giebelhäuser als etwas ganz Spezielles an, was im norddeutschen Bereich seines Gleichen sucht. Vergleichbare Handwerkerstraßen in Lübeck z. B. sind mit Traufenhäusern gebaut. Die Grundstücke, auf denen in Lübeck Giebelhäuser stehen, gehören generell zu den am frühesten parzellierten Grundstücken, während die Traufenhäuser meist auf ehemaligen Pertinenzgrundstücken erst nach und nach als eigenständige Liegenschaften entstanden sind. Falls diese Entwicklung auf Bremen ebenfalls zutreffen würde, gehören die Häuser im Schnoor ebenfalls zu früh im Mittelalter errichteten Gebäuden.

Oft angesprochen wird die Frage des Baumaterials: Fachwerk- oder Steinbauten. Trotz wiederholter Gebote in Stein zu bauen, hielt sich die Fachwerkbauweise, die Bauweise des hohen Mittelalters in Bremen, doch bis weit in das 18. Jh. hinein, zumindest was die Hintergebäude bzw. auch die Rückfronten der ansonsten steinernen Gebäude anging²⁹. Bis in das 17. Jh. waren auch in Bremen vereinzelt noch größere Giebelhäuser als repräsentative Fachwerkbauten entstanden, was an der Nähe zu den niedersächsischen Fachwerkstädten liegen mag. Kleinere Häuser an der Straße wurden wohl auch noch bis ins 18. Jh. in Fachwerk erbaut³⁰. Eine genauere Untersuchung zu der Fachwerkbauweise auch in den übrigen »steinernen« Seestädten steht noch aus. Es ist hier jedoch zu erwähnen, daß auch in Ostseestädten im Bereich der Rückgiebel und der Kleinhäuser eine bedeutend größere Anzahl an Fachwerkbauten vorhanden war, als bisher angenommen. Heute sind diese Fassaden meist verputzt und daher als solche nicht unmittelbar kenntlich.

Die Hintergebäude von Schnoor 14 entstanden neu erst 1767/68 in Fachwerk. Die Rückgiebel zumindest der beiden Häuser Schnoor 14 und 15 wurden vor allem im Bereich der Giebeldreiecke in Fachwerk errichtet³¹.

J. G. Kohl schrieb, daß sich in Bremen die Steinbauweise im 15. Jh. durchgesetzt hatte³². Grundlage waren die erlassenen Statuten, die eine steinerne Bebauung vorschrieben: *Wer in unserer Stadt ein neues Haus erbauen will, der soll an jeder Seite Mauern aufführen. Diese sollen seine Nachbarn, die neben*

29 Vergleiche z. B. Wismar, wo eine große Anzahl der historischen steineren Giebelhäuser Fachwerkrückfassaden aufweisen, diese sind bis zum heutigen Tag teilweise ohne Verputz als solche sichtbar. Anders z. B. in Lübeck, wo es diese Haustypen auch gibt, beispielsweise in der Glockengießerstraße bei einer Reihe von kleinen Giebelhäusern, die im Mittelalter rückseits in Fachwerkkonstruktion errichtet worden sind.

30 Rudolf Stein, *Das Bürgerhaus in Bremen*, Tübingen 1970, S. 21 ff., siehe Osterstraße 43, Brückstraße 12, Abtentorstraße 6, Häuser vom Kleinhaus bis zum repräsentativen Schnitzzfachwerkbau, die alle im frühen 17. Jh. entstanden sind.

31 Die Rückfassade von Nr. 15 wurde komplett im alten Stil erneuert.

32 J. G. Kohl, *Denkmale der Geschichte und Kunst der freien und Hansestadt Bremen*, hrsg. v. der Abteilung des Kunst-Vereins für Bremische Geschichte und Alterthümer, 2. Abt., Bremen 1870, S. 5. Den besten Überblick über die Bremische Bauweise gab zweifellos J. G. Kohl, der 1870, als die Bremer Altstadt noch vollständig erhalten war, versucht hat, die Geschichte des bürgerlichen Wohnhauses in Bremen darzustellen, die Wandlungen seiner Ausstattung und Einrichtung.



Abb. 12: Innenansicht des Vorderhauses Schnoor 14, 1930. Rechts straßenseitiger Stubeneinbau, Blick auf die Treppe zur Galerie über der Küche und weiter ins Dach.
(Foto: Landesamt für Denkmalpflege)

ihm liegende Gründe haben, mit ihm, zu beiderseitigem Gebrauch, auf gemeinschaftliche Kosten bauen.³³ Auf diese Weise mögen dann gegen Ende des 15. Jh. allmählich die Hauptpartien der Bremer Wohnhäuser innerhalb steinerner Brandmauern gestanden haben. So auch die Häuser Schnoor 14, 15, 16, die mit ihren gemeinsamen von großen Nischen aufgelösten Brandwänden³⁴ in diese mittelalterliche Bauphase zu datieren sind. Auszuschließen ist jedoch nicht, daß sie schon im Kern aus dem 14. Jh. stammen. Um eine genaue Datierung zu ermöglichen, fehlen die Vergleichsbauten bzw. eine Backsteinchronologie Bremens.

Man versuchte auch per Statut zu erreichen, daß auch die Nebengebäude, die Stallungen und die Einfassungen der Grundstücke aus Stein zu konstruieren wären, was man jedoch nicht in allen Gebieten Bremens befolgte, wie an den Hintergebäuden Schnoor 14 nachzuweisen ist.

Der Ursprungsbau des Hauses Schnoor 14 und vermutlich auch der Nachbarbauten war das niedrige eingeschossige Giebelhaus. Im 14./15. Jh. war das Haus Nr. 15 errichtet worden, mit gemeinsamen Brandwänden für bzw. mit den Nachbarn, jedoch um ca. 2 m kürzer als die heutigen Bauten, wie der Eckverband in der hinteren ehemaligen Küche zeigt (s. Abb. 7 und 8). Wohl kurz danach war das Haus Nr. 14 mit eigener Brandwand auf der Westseite erbaut worden. Ob noch in den kurzen Abmessungen von nur 10 m Tiefe oder schon in der heutigen Länge muß offen bleiben³⁵. Bei dem alten Fußbodenniveau von 90 cm unterhalb des heutigen betrug die Dielenhöhe ca. 3,70 m. Wir müssen davon ausgehen, daß es sich um eine offene Diele gehandelt hat mit einer Feuerstelle auf der Westseite, heute hinter der Vorderstube gelegen³⁶. Später ist die Feuerstelle nach hinten verlegt worden, eventuell zum Zeitpunkt, da der Wohnflügel in der 2. Hälfte des 18. Jh. errichtet worden ist.

Sehr schön wurde von J.G. Kohl der Dielenraum beschrieben als Ort des Hauses, wo gearbeitet, gekocht, wohl auch gewohnt wurde, wo Waren gestapelt und über die Luken weiter in die Böden transportiert wurden (Abb. 12). *Im ersten Anfang der Dinge war vermutlich das ganze Wohnhaus nichts als Diele, d. h. von vier Mauern umgebener Raum mit einer Feuerherde, bei dem*

33 Vgl. Anm. 30, S. 25. Stein bezieht sich in seinen Ausführungen vor allem auf die Publikation von J. G. Kohl.

34 Die Nischen mit teils Fasensteinkanten dienten wohl einzig dazu, das teure Ziegelsteinmaterial zu sparen. In den Nischen, die beidseits angelegt wurden, brauchte die Wand nur einen Stein stark (30 cm) sein, in den Pfeilern und der darüber liegenden Wand war sie dann 70 cm stark. Diese Konstruktion findet sich in allen Hansestädten.

35 Da die Brandwände zum größten Teil verputzt bzw. geschlämmt waren und keine Freilegungen aufgrund der durchgehenden Nutzung des Gebäudes vorgenommen werden konnten, konnten nur einschränkende Aussagen zur Chronologie der Bebauung gemacht werden.

36 Vgl. Anm. 32. Nach Kohl war es bei 40 von 100 Beispielen im Bremer Haus der Fall, daß die Küche nicht an der Straße, sondern im Hausinnern hinter der sog. Wohnstube lag, wie es auch in allen bekannten Fällen im Lübecker Groß- und Kleinbürgerhaus allgemein üblich war. Straßenseitige Küchen sind in den Ostseestädten nicht bekannt.

*Alles und Alles vor sich ging, und in dem nach und nach kleine Stuben zu besonderen Zwecken hie und da oben oder unten eingeklebt waren.*³⁷

Über die ältesten Einbauten im Hause Schnoor 14 ist keine Aussage zu machen. Aufgrund der Fassadengestaltung des frühen 17. Jh. ist eine Zweiteilung der Diele im vorderen Hausteil anzunehmen³⁸. In der ersten Nachricht über Einbauten im *großen Hausraum* nämlich in der Baubeschreibung von 1827 wird eine Vorderstube nicht erwähnt³⁹, dagegen jedoch der vermutlich aus dem 18. Jh. stammende Keller mit dem Pumpbrunnen⁴⁰.

Weiter gibt die Beschreibung Auskunft über die übrigen Einbauten und Stuben und ermöglicht neben der Befunderfassung einen Einblick in die Hausorganisation in jener Zeit. Im hinteren Teil des Hauses war die Küche angelegt worden *mit einem Feuerherde und einem eingemauerten Kessel, einer Sandkiste und einem Tellerregal. Von der Diele führte eine Treppe auf eine Galerie woselbst eine Kammer. Von der Galerie kommt man zu dem Boden im Dache mit Windenrad und Zubehör.*

Eine Hinterstube war seit dem Neubau im späten 18. Jh. im Flügelanbau vorhanden, beschrieben 1827 wie folgt: *Der Anbau in eigenen Brand und Ständerwerksmauern gebaut (...) Im untern Raume eine Stube mit einem Böthofen. Hinter der unteren Stube des Anbaus ist ein Vorplatz, von welchem eine Treppe zur zweiten Etage des Anbaus führt, daselbst eine Stube mit Ofen, vor welchem der Feuerherd.* In dieser zweiten Etage lag die »Gute Stube«, die in größeren Bürgerhäusern »Saal« genannt wurde⁴¹.

Der Bauherr der beiden Hintergebäude, eventuell der Knochenhauer Almers, vermutlich ein recht vermöglicher Mann, ließ seine Wohnräume, insbesondere den Hauptraum im 1. OG, repräsentativ ausmalen. Befunde dieser Raumfassungen sind gemacht worden an der Treppe, sie fanden sich auf einzelnen Holzdielen-Deckenbrettern mit Rokoko-Ornamentik in zarten Farben und vor allem auf der Stubentür mit der Landschaftsbemalung, die wohl als Chinoiserie anzusehen ist⁴². Zu vermuten ist, daß auch die Wände dekoriert waren, ob mit Tapeten, bemalter Verbretterung oder Bemalung auf Putz muß offenbleiben.

37 Vgl. Anm. 32, S. 20: *Sie geht gewöhnlich durch den ganzen Unterbau des Hauses oder durch die beiden Stockwerke innerhalb der dicken Brandwände.*

38 Die Einbauten wurden in leichter Fachwerkkonstruktion ausgeführt, so daß sie auch jeder Zeit wieder entfernt werden konnten, da sie meist keinerlei statische Funktion erfüllen mußten.

39 Ob das ein Versehen war oder ob man von der Straße, damals noch durch den mittigen Eingang direkt in die hohe Diele trat, muß offen bleiben.

40 Inhomogenes Mauerwerk, meist Binder, die West- und Südwand mit vorgesetzter Mauerscheibe ließen eine Datierung in ältere Zeit nicht zu. Vgl. auch Anm. 17.

41 Wie Anm. 32, S. 21. Diverse Ausstattungen ließen sich in den alten Hausbeschreibungen in den sog. Sälen finden.

42 Vgl. zu dieser Tür die Erläuterungen zum Titelbild dieses Bandes von Margrit Christensen: Eine Chinoiserialmalerei des 18. Jahrhunderts aus einem Haus im Bremer Schnoor.

Zusammenfassung

An dem Gebäude Schnoor 14, einem kleinen typischen Bremer Giebelhaus mit Flügel und Quergebäude, lassen sich, trotz eingeschränkten Untersuchungsmöglichkeiten verschiedene Bauphasen seit dem Mittelalter nachweisen. Sie zeigen eine wechselvolle Geschichte des Hauses. Das mittelalterliche Gebäude wurde um 1600 aufgestockt und erhielt eine zeitgemäße Renaissancefassade mit den typischen Bremer Sandsteinelementen. Wohl lange einzig aus einem großen Dielenraum mit Feuerstelle bestehend, der mit mehreren Stuben »abgekleidet« war, erfuhr das Haus seine grundlegende Erneuerung im 18. Jh., als es mit gestiegenen Komfortbedürfnissen umgebaut und erweitert wurde. Die Kochstelle verlegte man als Küche nach hinten, eine Galerie mit Kammer wurde eingebaut, das Vorderhaus um einen Wohnflügel und ein Quergebäude ergänzt. Das gesamte Haus – im Vorderhaus die gesamte Dielendecke und in den Hinterhäusern die Wohnstuben – wurden mit Rokokoornamentik und teilweise mit Chinoiserien ausgestattet. Aus den Hausuntersuchungen am Haus Schnoor 14 konnten somit neue Erkenntnisse zum Bauen und Wohnen in Bremen seit dem Mittelalter gewonnen werden.

Rezensionen und Hinweise

1. Sozial- und Wirtschaftsgeschichte	S. 263
2. Technik- und Schiffahrtsgeschichte	S. 273
3. Architektur und Stadtentwicklung	S. 278
4. Kultur- und Kirchengeschichte	S. 284
5. Politische Geschichte und Zeitgeschichte	S. 298
6. Verschiedenes	S. 301
7. Bremisches Umland und Niedersachsen	S. 304
Hinweise	S. 309

1. Sozial- und Wirtschaftsgeschichte

Alheit, Peter, Haack, Hanna, Hofschien, Heinz-Gerd und Meyer-Braun, Renate: Gebrochene Modernisierung – Der langsame Wandel proletarischer Milieus. Eine empirische Vergleichsstudie ost- und westdeutscher Arbeitermilieus in den 1950er Jahren. Bd. 1: Sozialgeschichtliche Rekonstruktionen, Bd. 2: Soziologische Deutungen. Bremen: Donat 1999. (IBL Forschung, Bd. 6 und Bd. 7)

Die vorliegende Studie ist das Ergebnis eines mehrjährigen, von der Volkswagen-Stiftung geförderten Forschungsprojektes von vier HistorikerInnen und SoziologInnen aus West- und Ostdeutschland: Peter Alheit, Soziologe und Erziehungswissenschaftler, Leiter des Instituts für angewandte Biographie- und Lebensweltforschung (IBL) der Bremer Universität, wo er bis zu seiner Übersiedlung nach Göttingen lehrte, Hanna Haack, Sozialhistorikerin, Heinz-Gerd Hofschien, Historiker, (beide Wissenschaftliche Mitarbeiter am IBL) und Renate Meyer-Braun, Historikerin an der Hochschule Bremen. Zahlreiche weitere MitarbeiterInnen haben wichtige Vor- und Zuarbeiten geleistet.

Bei der Arbeit handelt es sich um eine Vergleichsstudie – wie bereits der Untertitel aussagt – und das in mehrfacher Hinsicht: Es werden zwei deutsche Werftmilieus in unterschiedlichen politischen Systemen verglichen, das der A.G. »Weser« (AGW) in Bremen in einem sich modernisierenden kapitalistischen Wohlfahrtsstaat (BRD) und das der Neptunwerft in Rostock im ersten deutschen »Arbeiter- und Bauernstaat« (DDR). Die Mitglieder des Forschungsteams berücksichtigen die »Doppeldimension« sozialen Wandels, d. h. sie untersuchen nicht nur die Veränderungen der objektiven Rahmenbedingungen der sozialen Wirklichkeit in beiden Systemen, sondern auch die dadurch ausgelöste »allmähliche Korrektur subjektiver Wahrnehmung« der betroffenen sozialen Gruppen. (S. 33) Das ist – wie die Untersuchung zeigt – ein fruchtbarer Arbeitsansatz. Die übergreifende Fragestellung der Studie lautet: »Lassen sich im Vergleich der beiden Arbeitermilieus bereits während der 1950er Jahre deutliche Unterschiede der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen identifizieren?« (S. 41 f.)

Die Quellenlage für die beiden untersuchten Werften ist sehr unterschiedlich: Stand in Rostock ein umfangreiches Betriebsarchiv der Neptun-Werft zur Verfügung, so ging mit der Schließung der AGW der größte Teil ihrer Unterlagen verloren. Für die Bearbeitung der Lebens- und Arbeitsverhältnisse der Belegschaft der AGW konnten die Autoren deswegen kaum auf archivalische Überlieferungen der Bremer

Großwerft zurückgreifen. Allerdings fanden sich noch wichtige Personalunterlagen bei der Bremerhavener Schichau Seebeck-Werft, die zusammen mit Dokumenten der SPD-Betriebsgruppe im Archiv der sozialen Demokratie der Friedrich-Ebert-Stiftung die Quellenbasis erweiterten. Zudem wurde nicht nur die Bremer Tagespresse, sondern auch das »Gröpelinger Wochenblatt«, eine zeitgenössische Stadtteilzeitung, systematisch ausgewertet. Die Hauptquelle für das Bremer und Rostocker Werftarbeitermilieu aber stellen die insgesamt 67 von Mitarbeitern des Projekts durchgeführten Interviews dar. Es handelt sich also – in der Begrifflichkeit von Historikern – um eine hauptsächlich auf der Basis der Oral History durchgeführte Arbeit. Im Text sind alle mit Personen verknüpften Daten (abgesehen von Personen des öffentlichen Lebens) anonymisiert.

Die AutorInnen stellen ihren Forschungsprozeß in vier thematisch abgeschlossenen Teilen vor. Der erste Teil der umfangreichen Arbeit bringt eine methodologische Einführung und formuliert die entscheidenden Forschungsfragen. Der zweite Teil beschäftigt sich mit den sozialgeschichtlichen Rekonstruktionen der beiden analysierten Werftarbeitermilieus in West- und Ostdeutschland. Dabei werden Quellenlage und sozialgeschichtlichen Methoden, die Arbeitswelt sowie das außerbetriebliche Milieu der AGW wie auch die Entsprechungen für die Neptunwerft behandelt, um in einem diesen Teil abschließenden Kapitel zusammenfassend verglichen zu werden. Der zweite Band befaßt sich (in Teil III) mit der Rekonstruktion der Arbeitermilieus als Erfahrungsräume und Lebenswelten. Die Autoren werten die autobiographischen Berichte der interviewten ArbeiterInnen aus und stellen qualitative Typologien von Milieubiographien, d. h. einzelne Akteurstypen der beiden Werften vor. Der knappe Schlußteil faßt das Ergebnis der Studie zusammen.

Auf die grundlegenden methodologischen Überlegungen soll hier nicht eingegangen werden. Auch wird die Rostocker Neptunwerft nur dort, wo unbedingt nötig, in der Rezension berücksichtigt. Der deskriptive Teil der Studie beginnt mit der Untersuchung der Arbeitswelt der AG »Weser« in Kapitel 5. Fundiert wird die historische Entwicklung der Werft in straffer Form dargestellt. Über die selbstverständlichen Bestandteile einer Unternehmensgeschichte hinaus untersucht der Autor den Umfang und die Zusammensetzung der Belegschaft im Untersuchungszeitraum, analysiert deren Qualifikation, die Betriebshierarchie sowie die Möglichkeit des innerbetrieblichen Aufstiegs. Weiter stellt er den technischen Wandel sowie die Arbeitsbedingungen auf der Werft dar. Auch Löhne und Arbeitszeiten sowie schließlich Gewerkschaft, Politik und Konflikte im Betrieb werden behandelt. Dabei finden der Werftarbeiterstreik von 1953, die Auseinandersetzungen zwischen Sozialdemokraten und Kommunisten sowie der Rückgang der Belegschaftsaktivitäten seit Mitte der 50er Jahre besondere Berücksichtigung.

Das außerbetriebliche Milieu der Bremer Großwerft ist Thema des 6. Kapitels. Es werden familial-verwandtschaftliche Netzwerke, die Geschlechterverhältnisse, das Gesellungs- und Freizeitverhalten außerhalb der Familie, (mit einem Exkurs über den Sportverein TURA) sowie das Bildungsverhalten untersucht. Dieses Kapitel enthält viele »Selbstläufer«, so z.B. wenn – bezugnehmend auf eine Aussage von Josef Mooser – festgestellt wird, »der Eindruck von der großen Bedeutung der Familie« bestätige sich in den von der Forschergruppe durchgeführten lebensgeschichtlichen Interviews. (S. 263) Was anderes hätte der Leser für die Jahre der Nachkriegszeit erwartet? Und daß die interviewten Frauen »nämlich in ihrer erzählten Lebensgeschichte die Familie weitaus stärker in den Mittelpunkt (stellen) als die Männer, (...) Die männlichen Interviewpartner (...) sich eindeutig stärker über die Berufsarbeit (definieren)«, (S. 263) ist nicht sonderlich neu. Ein wichtiges, aber nicht überraschendes Ergebnis der Untersuchung ist die Aussage, daß Arbeiterfamilien erst verspätet in

den Genuß des »Wirtschaftswunders« und der neuen langlebigen Konsumgüter wie Staubsauger, Waschmaschine, Fernseher und Auto kommen. Scurril erscheint der Tatbestand, daß eine Arbeiterin sich die Waschmaschine ihrer Schwiegermutter lieh, die in der Nähe wohnte, so daß der Transport der Waschmaschine über die Straße möglich war. Doch dieses Beispiel demonstriert vor allem die »Konzentration des Verwandtschaftsverbandes auf einen relativ geringen lokalen Radius«, was als typisch für das Bremer Werftarbeitermilieu angesehen werden kann. (S. 269)

Wenn ein ehemaliger Schlosser und Betriebsrat feststellt: »Festes Arbeitsverhältnis nich wahr war verheiratet, alles (ging) sauber und akkurat sein Gang so wie sich das gehört« (S. 283), so deutet er nicht nur einen typischen Lebensverlauf im Werftarbeitermilieu an, sondern umreißt damit auch die damals herrschende gesellschaftliche Norm einer »ordentlichen« Lebensführung. Bei einer vorehelichen Schwangerschaft, die häufig genug vorkam, wurde durch die Eheschließung die Ordnung wieder hergestellt. Erschreckt haben den Rezensenten manche der angeführten Beispiele männlichen Rollenverhaltens, die konservative bzw. gar reaktionäre Einstellungen der AGW-Arbeiter zeigen. Ein Arbeiter erklärte, daß er in seinen vierzig Ehejahren nicht einmal den Abwasch erledigt habe und ein anderer hat nicht einmal die Schularbeiten seines Kindes nachgesehen. Diese und andere Beispiele zeigen, wie sehr im Untersuchungszeitraum die traditionelle geschlechtsspezifische Arbeitsteilung und Rollenzuweisung noch praktiziert wurde. Beispielhaft für den moralischen Mief jener Jahre ist die Tatsache, daß ein Werftarbeiter noch Ende 1959 seiner Tochter verbot, Perlonstrümpfe zu tragen. Dies durfte nur zur Konfirmation geschehen, anschließend wurden die Strümpfe verbrannt.

Das Kapitel insgesamt schildert das Beharrungsvermögen im herkömmlichen Milieu von Nachbarschaft, Kneipe, Parzelle, Verein und dgl. und bringt Hinweise auf zaghafte Modernisierungstendenzen. So läßt sich bei den Arbeiterfamilien eine langsame Veränderung im Bildungsverhalten und ein intergenerationeller Bildungsaufstieg auch bei der beruflichen Ausbildung feststellen, der als Modernisierungsschub zu werten ist. Ein Individualisierungsschub setzte im Werftarbeitermilieu erst in den 60er Jahren ein. Doch wird im Untersuchungszeitraum bereits eine erste Stufe einer »Etatisierung« deutlich, indem Bereiche, die in der traditionellen Arbeiterkultur der 20er Jahre durch Selbsthilfeorganisationen der Arbeiter in Eigenregie wahrgenommen worden waren, nach 1945 in zunehmendem Maße von staatlichen Institutionen – vor allem dort, wo die SPD ihren Einfluß geltend machen konnte – wahrgenommen wurde, wie im Wohnungsbau, im Bereich der Fortbildung, des Sports usw.

Arbeitswelt und das außerbetriebliche Milieu der Rostocker Neptunwerft werden in Kapitel 7 und 8 behandelt. Im Kapitel 9 erfolgt dann ein resümierender Vergleich beider Werften, wobei als Gemeinsamkeiten vor allem der jeweils ausgesprochen hohe Facharbeiteranteil (ca. 75 bis 80 %), eine große Bandbreite an Berufen und ein geringer Frauenanteil in der Belegschaft konstatiert werden. Zudem können eine weitgehende Übereinstimmung in der Betriebsstruktur, vergleichbare Produktionsmethoden sowie Ähnlichkeiten in der Arbeitsorganisation und den Betriebshierarchien ausgemacht werden. Beim Vergleich der beiden Belegschaftsstrukturen werden als markanteste Unterschiede ihre Zusammensetzung nach regionaler Herkunft sowie die Dauer der Betriebszugehörigkeit genannt, wobei die AGW eine »große Kontinuität in der Zusammensetzung der Belegschaft« (S. 676) aufweist, letzteres keine gerade neue Feststellung.

Nach einer methodischen Einführung zur Auswertung narrativer Interviews (Kapitel 10) werden im folgenden (Kapitel 11 und 12) die unterschiedlichen Akteurstypen der AGW und der Neptunwerft unter Verwendung wörtlicher Zitatpassagen aus den Interviews entwickelt. Deren Interpretation ist bei aller Behutsamkeit sehr

aufschlußreich. Es geht nicht um einen repräsentativen Querschnitt beider Belegschaften, sondern um die Herausarbeitung sozialer Akteurstypen, die für das Handeln auf der jeweiligen Werft typisch waren. Als solche Typen werden für die AGW die »Protagonisten« und der Typus des Integrierten, des »Networkers«, des Randständigen und der des Außenseiters herausgearbeitet. Als »Protagonisten« werden Angehörige der Funktionärseliten im Milieu, wie Betriebsräte / einflußreiche SPD-Funktionäre bezeichnet, die zumeist während ihres Berufslebens besondere Zusatzqualifikationen erworben haben, die ihnen einen Einfluß im Milieu sichern. Für die Rostocker Neptunwerft werden die vier Akteurstypen des »neuen Protagonisten«, des »neuen Integrierten«, der Doppel-Arbeiterin und des »neuen Randständigen« herausgearbeitet. Zur Auseinandersetzung mit diesen unterschiedlichen Akteurstypen sei der Leser für die AGW auf S. 725 ff. für die Neptunwerft auf S. 896 ff. verwiesen.

Das Autorenteam mußte seine Eingangshypothese, »daß der Arbeitsprozeß und die Produktionsrealitäten in beiden deutschen Gesellschaften im ersten Nachkriegsjahrzehnt nicht wesentlich voneinander abwichen«, also keine Systemunterschiede vorlagen, revidieren. Denn die Systemvariable hatte »tatsächlich einen entscheidenden Einfluß auf die unterschiedliche Milieuentwicklung ›West‹ und ›Ost‹ in den 1950er Jahren.« (S. 4) Als Ergebnis der Studie zeigt sich, daß in beiden deutschen Gesellschaften die Werftarbeitermilieus jeweils erstaunliche Kontinuitäten aufweisen, andererseits aber in den 50er Jahren sowohl im Osten wie auch im Westen eine gegenläufige Entwicklung im Hinblick auf die Autonomie dieser Milieus einsetzt. Verliert das westdeutsche Arbeitermilieu seine kulturelle und politische Eigenständigkeit zunehmend und unterliegt einem Prozeß der »Etatitisierung«, so gewinnt das Arbeitermilieu der DDR eine neue Autonomie, die sich den Vorgaben der zentralen Planwirtschaft entzieht, und als »antietatistisch« bezeichnet werden kann. In beiden Milieus finden Modernisierungsprozesse nur in gebrochener Form statt, wobei die Mehrheit der Arbeiter von traditionellen Mentalitäten und Verhaltensmustern bestimmt bleibt. Die Auswirkungen auf die west- wie auch auf die ostdeutsche Gesellschaft läßt sich als ein Prozeß der »gebrochenen Modernisierung« bezeichnen.

Insgesamt 24 Tabellen und 16 Schaubilder ergänzen den Text. Ein Werftplan und 34 Fotos – zumeist aus der Arbeitswelt beider Werftarbeitermilieus – mit z.T. recht informativen Bildunterschriften veranschaulichen diesen. Hier hätte m. E. die Chance genutzt werden sollen, durch optisches Material auch den häuslichen Bereich und den der Freizeitgestaltung (was bei Rostock ansatzweise geschieht) durch Fotos zu dokumentieren. Eine kurze Quellenübersicht und ein umfangreiches Literaturverzeichnis schließen die beiden Bände ab.

Im Vorwort geben die Autoren ihrer Hoffnung Ausdruck, daß ihr Forschungsbericht »in weiten Passagen auch für interessierte Laien lesbar bleibt«, doch räumen sie ein, daß eine zweibändige Studie mit über tausend Seiten Umfang, »nicht nur Laien ab(schreckt), sondern auch Fachleute.« (S. IX). In der Tat, so ist es. Aber die streckenweise mühsame Lektüre lohnt. Wer zunächst einen einfacheren Einstieg und einen Einblick in die Arbeitswelt und das Freizeitverhalten im Werftarbeitermilieu der AGW während der 50er Jahre gewinnen will, dem sei die Lektüre zweier Aufsätze von AutorInnen des Forschungsteams empfohlen.¹

1 Heinz-Gerd Hofschien: Die Zähigkeit des Milieus. Kontinuität und Wandel im Bremer Werftarbeitermilieu und Renate Meyer-Braun: Arbeiterkultur nach 1945? Freizeitverhalten im Bremer Werftarbeitermilieu der 1950er Jahre, beide in: »Arbeiterbewegung und Sozialgeschichte. Zeitschrift für die Regionalgeschichte Bremens im 19. und 20. Jahrhundert«, Heft 1, (Juli 1998), S. 5-25 und S. 26-40).

Irritiert hat mich bei der Lektüre die fehlende Interpunktion bei der Wiedergabe von Interview-Texten. Doch sollte offenbar der jeweils individuelle Sprachduktus der interviewten Werftarbeiter, der in der Tat bereits als solcher einen Aussagewert besitzt, erhalten bleiben. Bedenkenswert ist der Kontrast zwischen der Sprache der Interviewer und der der Interviewten, d.h. zwischen Wissenschaftlern und Werftarbeitern, da stehen sich dann manchmal die »Persistenz der Arbeiterautonomie« und ein hilfloses »Nech...« gegenüber.

Die Autoren haben sich bemüht, ihren Forschungsprozeß dem Leser transparent und nachvollziehbar darzustellen; das ist ihnen weitgehendst gelungen. Das von ihnen herausgearbeitete Ergebnis erscheint mir für das Werftarbeitermilieu auch wichtig und plausibel. Doch geht aus dem ohnehin schon recht umfangreichen Titel und Untertitel dieser Publikation nicht hervor, daß Gegenstand der Untersuchung zwei Werften sind. Die Frage nach der Übertragbarkeit der im Werftarbeitermilieu gewonnenen Erkenntnisse auf die Arbeiter allgemein wird nicht nur nicht beantwortet, sondern erst gar nicht gestellt. Denn inwieweit die vom Forscherteam herausgearbeiteten Akteurstypen auch für andere Arbeitermilieus, d. h. die anderer Industriebranchen, gilt, z.B. für die Textilindustrie mit einem größeren Anteil an weiblichen Arbeiternehmern oder aber für Industrien mit einem geringeren Facharbeiteranteil als im Schiffbau, das ist m. E. noch in weiteren Untersuchungen abzuklären. Insofern ist die vorliegende Studie eine Herausforderung an weitere Forschungsaktivitäten.

Die Studie braucht den Vergleich mit der bekannten – und ganz anders akzentuierten – »Werftarbeiterstudie« aus den 80er Jahren² nicht zu scheuen. Zukünftige Forschung in diesem Themenbereich wird sich mit dem methodischen Vorgehen und den Ergebnissen der rezensierten Studie auseinandersetzen haben.

Peter Kuckuk

Meyer-Heye, Hans: »Zur Förderung von Handwerk und Gewerbe ...« Aus der 150jährigen Geschichte der Handwerkskammer Bremen. Bremen: Hauschild 1999. 120 S.

Förster, Christine: 150 Jahre Landwirtschaftskammer Bremen 1849–1999. Hrsg. vom Bremischen Landwirtschaftsverband e.V. zum Jubiläum der Landwirtschaftskammer Bremen im April 1999. Bremen: Selbstverlag 1999. 129 S.

Zu den infolge der Revolution von 1848 durchgesetzten Neuerungen im Bremischen Staat gehören die drei Kammern Handelskammer, Gewerbe-(jetzt Handwerks-)kammer und Landwirtschaftskammer, die bis heute bestehen. Während die Handelskammer aus dem alten Collegium Seniorum unter Beschränkung seines Einflusses gebildet wurde und daher weniger Anlaß sah, das Ereignis zu feiern¹, entstanden die Gewerbekammer und die Kammer für Landwirtschaft völlig neu, mit dem feinen Unterschied, daß die Gewerbekammer bereits 1849 in die Verfassung aufgenommen

2 Michael Schumann / Edgar Einemann / Christa Siebel-Rebell / Klaus Wittemann: Rationalisierung, Krise, Arbeiter. Eine empirische Untersuchung der Industrialisierung auf der Werft. Frankfurt/Main 1982.

1 Udo Immermann: Collegium Seniorum – Handelskammer 18. April 1849, hrsg. von der Handelskammer Bremen, 1999, 12 ungez. S.

wurde, die Landwirtschaftskammer aber zunächst durch Gesetz errichtet wurde und erst 1854 Eingang in die Verfassung fand.

Mit der Errichtung der beiden Kammern war Bremen anderen deutschen Staaten weit voraus. Die Gewerbekammer in Lübeck entstand 1869, die in Hamburg 1872 (Meyer-Heye, S. 35), das nächstälteste Landwirtschaftskammergesetz in Deutschland wurde erst 1894 (für Preußen) verabschiedet (Förster, S. 25). Die Vermutung liegt nahe, daß gerade die starke Stellung des Handelsstandes in Bremen früh dazu führte, auch die Selbstverwaltung anderer Stände rechtlich zu verankern. In den beiden Festschriften findet sich das ansatzweise bestätigt, doch beanspruchen sie nicht, neue Forschungsergebnisse zu liefern, sondern die eine will »einen Eindruck vermitteln von der Arbeit der Kammer unter den unterschiedlichsten Bedingungen und den Persönlichkeiten, die die Erscheinung der Kammer geprägt haben« (Müller-Heye), und auch die andere »soll Einblick geben in das Werden dieser mit Abstand ältesten Landwirtschaftskammer in Deutschland und in ihr Wirken in den 150 Jahren ihres Bestehens« (Präsident und Geschäftsführer der Landwirtschaftskammer).

Hans Müller-Heye, seit 1981 zweiter Geschäftsführer und seit 1986 Hauptgeschäftsführer der Handwerkskammer, hatte es hier in manchem einfacher, konnte er doch für die Anfänge auf die ergiebige Festschrift von Johannes Jacobi zum 25jährigen Jubiläum und danach auf die Jahresberichte der Gewerbe- bzw. Handwerkskammer zurückgreifen. Für die letzten 20 Jahre konnte er zudem aus der eigenen Erinnerung schöpfen. Über die Unterlagen der Handwerkskammer hinaus ging seine Quellen-suche nicht. Wenn er beklagt, es gebe leider »nur noch sehr wenige Dokumente aus der Zeit vor 1945« (S. 7), so ist ihm entgangen, daß die Gewerbekammer ihr Archiv nach der Umwandlung zur Handwerkskammer (1937) dem Staatsarchiv übergeben hat, wo es noch der wissenschaftlichen Auswertung harrt. Auch die Auswahl der Fotos, mit denen die Schrift etwas spärlich garniert ist, beschränkt sich auf den Fundus der Handwerkskammer.

Für die Landwirtschaftskammer, die bisher weder Festschriften noch fortlaufend Jahresberichte veröffentlicht hat, war dagegen Pionierarbeit zu leisten. Von der mit Recherche und Darstellung beauftragten Wissenschaftlerin Christine Förster wurden außer den Unterlagen der Landwirtschaftskammer, die offenbar nicht vor 1945 zurückreichen, da die Geschäftsstelle damals ausgebombt wurde, Materialien des Staatsarchivs und private Unterlagen und Auskünfte besonders von Bremer Landwirten herangezogen. Einen Beitrag zur Gartenbaukammer steuerte Axel Boese bei (S. 91-95). Damit entsteht erstmals ein quellennahes, wenn auch lückenhaftes Geschichtsbild der Landwirtschaftskammer, das durch zahlreiche Illustrationen anschaulich wird.

Es könnte weiter vertieft werden. In der Behandlung der Vorgeschichte wären die spezifisch bremischen Voraussetzungen der Landwirtschaft herauszuarbeiten: die traditionelle bäuerliche Freiheit und Selbstverwaltung, nicht nur im Deichwesen, die großbürgerlichen Landgüter mit Hofmeiern, an denen noch im 19. Jahrhundert auch senatorische Familien interessiert waren, die vergleichsweise geringe Bedeutung von Verkoppelungen und Gemeinheitsteilungen im bremischen Gebiet, wie es bis 1939 bestand. Daß Bremerhaven im Gebiet des (südlich der Geeste gelegenen) Vielandes entstand (S. 119), ist ein Irrtum. Zu den Persönlichkeiten der Kammer sind nähere Angaben möglich, z.B. zu Johann Depken III (vgl. S. 106) nach der Bremischen Biographie 1912 – 1962.

Wenn gelegentlich bemerkt wird (Förster, S. 118), daß ein Geschäftsführer zuviel aufbewahrte (»In den letzten Jahren seines Berufslebens war es in seinem Raum so voll, daß er selbst kaum noch Bewegungsmöglichkeiten hatte.«), so muß der Archivar daran erinnern, daß für die Kammern, die nicht (wie die Handelskammer) ein eigenes Archiv unterhalten können, das Staatsarchiv für die Auswahl und die Aufbewahrung

historisch wertvoller Unterlagen zur Verfügung steht. Mit ihm in Verbindung könnten die Geschäftsführer Sorge tragen, daß die Unterlagen erhalten bleiben, aus denen die Arbeit der Kammern angemessen gewürdigt werden kann.

Adolf E. Hofmeister

Korn, Oliver: Hanseatische Gewerbeausstellungen im 19. Jahrhundert. Republikanische Selbstdarstellung, regionale Wirtschaftsförderung und bürgerliches Vergnügen, Opladen: Leske + Budrich 1999. 239 S.

Mit der leicht überarbeiteten Fassung seiner Dissertation von 1998 aus dem Fachbereich Philosophie und Sozialwissenschaften der Universität Hamburg hat Oliver Korn einem breiteren Leserkreis die Möglichkeit eröffnet, sich mit einem speziellen wirtschaftshistorischen Gegenstand aus dem weiten Feld der Gemeinsamkeiten und Besonderheiten hanseatischer Geschichte des 19. Jahrhunderts auseinanderzusetzen. Mit seiner Arbeit möchte er einen von ihm konstatierten Forschungsrückstand in der Ausstellungsliteratur wenigstens für die drei Stadtstaaten beheben und dabei die »Frage nach der Bedeutung des Ausstellungswesens für die wirtschaftliche Modernisierung der Hansestädte« (S. 21) beantworten. Für eine vergleichende Untersuchung unerlässlich – zumal für das Verständnis eines über Fachhistoriker hinausgehenden Leserkreises – wäre es gewesen, jenseits der geläufigen und eher formalen Elemente ihrer Gemeinsamkeit (selbständige Stadtrepublik, Hafenstadt) wenigstens skizzenhaft ihre triadische »Einheit« innerhalb des deutschen Staatengefüges darzustellen, womit auch das Thema noch überzeugender fundiert gewesen wäre. Leider verweist der Autor dazu in einer Anmerkung lediglich auf die Veröffentlichungen von Gerhard Ahrens, gibt im Literaturverzeichnis Teil »Hamburg« aber nur einen Zeitschriftenaufsatz an.

Von dem eigentlichen Textkorpus (ohne Einführung, Anhang, Quellen und Literatur) von 170 Seiten befassen sich speziell mit Hamburg 55, mit Bremen und Lübeck je 33 Seiten. Das Ganze ist grob gegliedert in eine Einführung, drei große, nach Epochen geordnete Darstellungsteile des hanseatischen Ausstellungswesens und einen abschließenden Vergleich. Der Anhang enthält einschlägige Texte aus zeitgenössischen Tagebüchern, Briefen, Erinnerungen u. dergl. Der 1. Hauptteil beschäftigt sich mit Ausstellungen »im Geiste der Aufklärung und Frühindustrialisierung« und schwerpunktmäßig mit Hamburg als »Ausgangspunkt des bürgerlichen Ausstellungswesens in Deutschland.« Die dortige erste Gewerbeausstellung 1790 war von der 25 Jahre zuvor nach Londoner Vorbild gegründeten »Hamburger Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe« (Kurzbezeichnung bis heute: »Patriotische Gesellschaft«) initiiert und getragen worden als »Teil eines umfassenden Maßnahmenbündels zur Gewerbebeförderung«, als »Hilfe zur Selbsthilfe« (S. 25) insbesondere der zünftigen Handwerker. Bis 1815 fanden so sieben Kunst- und Gewerbeausstellungen statt, freilich mit zunehmender Dominanz der Künstler und abnehmender Qualität der handwerklichen Produkte. An der 6. Ausstellung von 1803 waren auch acht Aussteller aus Bremen beteiligt, darunter nur ein Handwerker.

Während in Lübeck nach Hamburger Vorbild bereits 1793 eine »Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Tätigkeit« gegründet wurde, die 1804 ihre erste Ausstellung organisierte, kam es in Bremen erst 1846 zu einer Gewerbeausstellung durch den ein Jahr zuvor gegründeten Gewerbeverein, der nach der 48er-Revolution durch die verfassungsmäßig verankerte Gewerbekammer abgelöst wurde. Mit diesem eklatanten Rückstand Bremens befaßt sich der Autor zu Beginn des 2. Hauptteils

»Ausstellungswesen im Zeitalter der Weltausstellungen«; die Lektüre dieses ersten Bremen-Kapitels läßt den Leser einigermaßen unbefriedigt, bleibt es Korn doch selbst »ein Rätsel, warum es ausgerechnet in Bremen nicht zur Ausbildung einer in alle Lebensbereiche vordringenden gemeinnützigen Gesellschaft gekommen war.« (S. 51) Über zaghafte und teilweise nur sehr kurzlebige Ansätze dazu (z. B. »Deutsche Gesellschaft«, »Museum«, »Union«) kam man in Bremen bekanntlich nicht hinaus. Dieser Rückstand von über einem halben Jahrhundert gegenüber Hamburg und Lübeck war aber im gesamtdeutschen Vergleich keineswegs untypisch, beruhigt uns der Autor; und der Rezensent möchte hinzufügen: der Gemeinsinn der tonangebenden Kreise in Bremen war eben nur so weit entwickelt, als er mit deren persönlichen und geschäftlichen Interessen nicht kollidierte – Künste und produzierendes Gewerbe gehörten zunächst nicht dazu. Das änderte sich erst »mit den veränderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen« (S. 53) um die Jahrhundertmitte, zu denen der Autor leider keine konkreten Angaben macht. Immerhin stand der Senat – sicher auch unter dem Eindruck der 1. Londoner Weltausstellung von 1851 – Ausstellungs-bemühungen jetzt positiv gegenüber. Die Einführung der Gewerbefreiheit, die Gründung des »Gewerbe- und Industrievereins« 1861, aber auch die Erstarkung liberaler und nationaler Bewegungen gaben diesen Bemühungen solchen Auftrieb, daß 1865 das »Zweite Deutsche Bundesschießen« und 1874 die »Internationale landwirtschaftliche Ausstellung« auf der Bremer Bürgerweide bzw. im Bürgerpark stattfinden konnten; beide waren mit Gewerbeausstellungen teils musealen Charakters gekoppelt. Der 2. Hauptteil des Buches schließt mit einem umfangreichen Kapitel über die »Hanseaten auf auswärtigen Ausstellungen«, nämlich den deutschen Nationalausstellungen 1844 – 1864 und den frühen Weltausstellungen 1851 – 1867. Alle zeigen – gemessen an den Zahlen der Teilnehmer und der vergebenen Auszeichnungen – den uneinholbaren gewerblich-industriellen Vorsprung Hamburgs vor Bremen und Lübeck.

Der 3. Hauptteil beschäftigt sich mit der »Zeit der großen Landesausstellungen«, darunter ausführlich mit der »Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrieausstellung Bremen 1890« samt Marine- und Handelsausstellung als Publikumsmagneten. Letztere war mit einer Kolonialschau verbunden: »eine Mischung aus Sendungsbewußtsein und Voyeurismus« (S. 149), womit man der Hamburger Konkurrenz weit voraus war, die ein Jahr vorher mit ihrer Handelsausstellung nur eine Art »Warenprobenvorführung« (Sombart, S. 149) geliefert hatte. Auch mit technischen Highlights konnte Bremen brillieren: Die Marine stellte Wilhelm Bauers gehobenes Uboot »Brandtaucher« auf, Daimler führte ein Motorboot vor, die Pferdebahngesellschaft richtete als erste in einer deutschen Großstadt einen regelmäßigen elektrischen Straßenbahnbetrieb ein.

Im abschließenden Vergleichsteil charakterisiert Korn die Reihe der Ausstellungen zwischen 1790 und 1895 als einen Wechsel »vom technik- und geschmacksbildenden Kunst- und Handwerkssalon merkantilistischer Prägung über die als liberales Absatzinstrument fungierende frühindustrielle Warenschau hin zum universalen bürgerlichen Industriefest« (S. 176). Das Ausstellungswesen aller drei Städte sei durch einen maritimen, merkantilen und internationalen Charakter geprägt gewesen. Die hanseatischen Landesausstellungen hätten dabei die gesamte stadtbürgerliche Gesellschaft widergespiegelt: »Hamburger Selbstzufriedenheit, Bremer Prunk und Lübecker Bestrebtheit« (S. 177), welcher Einschätzung man bei Berücksichtigung der Einwohnerzahlen Hamburgs (1889: 535 000) und Bremens (1890: ca. 125 000) durchaus zustimmen kann: das Ausstellungsgelände Bremens war mehr als doppelt so groß wie das Hamburgs, die Grundfläche der offiziellen Ausstellungshallen in Bremen (27 000 qm) erheblich größer als in Hamburg (22 000 qm). Dafür erzielte Hamburg ca. ein halbe

Million Mark Überschuß, Bremen aber erwirtschaftete einen Verlust von 140 000 Mark. Im Fortgang des Vergleichsteils wird das Ausstellungswesen der drei Hansestädte im Lichte einer Hans-Ulrich Wehler verpflichteten Modernisierungstheorie gewürdigt, die »als Evolutionsziel der Wirtschaft« »die Durchsetzung des Kapitalismus bis hin zum hochentwickeltesten Industriekapitalismus« (Wehler, S. 179) ansieht. Entsprechende Innovations-, Diffusions- und Rezeptionsprozesse seien durch die Ausstellungen zumindest ermöglicht worden. Ihren wirtschaftlichen Stellenwert müsse man im übrigen aber »auf den symbolischen Gehalt reduzieren: die Landesausstellungen wirkten abschnittbildend, da sie wie keine anderen Ereignisse den Wandel der Handelsstädte zu Industriemetropolen ankündigten« (S. 184).

Dem Zeitgenossen der EXPO 2000 (Korn eröffnet sein Buch mit einigen Bemerkungen dazu) mußte eine Darstellung besonders reizvoll erscheinen, die ihn im Überblick zu den Wurzeln des Ausstellungswesens führt. In diesen ideellen Rahmen ist die spezielle vergleichende Untersuchung zu den drei Hansestädten eingespannt. Zweifellos ist es ein Gewinn für den Leser, die verstreuten Forschungsergebnisse zum Thema unter einheitlichen und neuen Gesichtspunkten geordnet präsentiert zu bekommen. Bremer Leser dürfen sich darüber hinaus freuen, nicht nur ausführlich über die kaum bekannte Frühphase der 40er und 50er Jahre des 19. Jahrhunderts informiert zu werden, sondern auch über die folgenden großen Ausstellungen auf der Bürgerweide bzw. im Bürgerpark Neues zu erfahren, was über die gut bekannte und gut erreichbare Literatur dazu¹ hinausgeht. Insbesondere betrifft das den gelungenen Versuch des Autors, die im Hintergrund planenden und organisierenden Personen mehr ins Licht zu rücken (etwa Franz Buchenau, Gustav Rassow oder Christoph Papendieck) oder die Reaktionen zeitgenössischer Besucher wiederzugeben; neben ausführlichen Anmerkungen zu den Personen geschieht dies v. a. im Anhang, dessen Lektüre dem Nützlichen das Unterhaltsame hinzufügt. Letzterer Aspekt hätte noch wesentlich hervorgehoben werden können, wenn dem Buch ein Minimum an »Ausstattung« mit Abbildungen zugebilligt worden wäre. Ein Vergleich charakteristischer Fotos von den großen Landesausstellungen etwa hätte den Text höchst wirkungsvoll unterstützt.

Klaus Auf dem Garten

Lübben, Jost: Die Nordwestdeutsche Zeitung 1895 bis 1933/45. Ein Beitrag zur Entwicklung und politischen Ausrichtung der Generalanzeigerpresse in Deutschland, Bremerhaven 1999. 220 S.

Der Autor dieser Untersuchung über eine Bremerhavener Lokalzeitung, die 1895 gegründete Nordwestdeutsche Zeitung, ist selbst seinem Gegenstand eng verbunden: Die Nordsee-Zeitung, deren Lokalredaktion er angehört, kann als Nachfolger der Nordwestdeutschen Zeitung gelten.

Die Arbeit ist in drei große Abschnitte gegliedert. Der erste befaßt sich mit Rahmenbedingungen und Hintergrund der Zeitungsgründung, der zweite behandelt die

1 Zum Beispiel die beiden Aufsätze von Wilhelm Lührs über »Das Zweite Deutsche Bundesschießen in Bremen« (Jahrbuch der Wittheit zu Bremen, Bd. 16, 1972) bzw. die »Nordwestdeutsche Gewerbe- und Industrieausstellung« (Bremisches Jahrbuch, Bd. 54, 1990). Eine größere Verbreitung haben die einschlägigen Aufsätze in Hartmut Roder (Hrsg.), Bremen Handelsstadt am Fluß, Bremen 1995, gefunden.

Entwicklung des Zeitungsprojekts in geschäftlicher und redaktioneller Beziehung, der dritte Teil analysiert anhand von Fallbeispielen das Verhältnis der Zeitung zur Politik ihrer Zeit.

Im einleitenden Überblick über den pressegeschichtlichen Forschungsstand wird zunächst der Blick auf den Zeitungstyp Generalanzeiger als eines aus geschäftlichem Interesse heraus betriebenen Objekts der Massenpresse gerichtet. Es folgt ein Abschnitt, in dem die Situation in den Unterweserorten Bremerhaven, Geestemünde und Lehe um 1900 dargestellt ist, die den Hintergrund der Zeitungsgründung ausmacht. Die unterschiedliche Prägung der Gemeinden, die trotz ihrer räumlichen Nähe erst viel später zu Wesermünde und dann zu Bremerhaven zusammengeschlossen wurden, bedingt durch ihre jeweils spezifische wirtschaftliche Ausrichtung, wird hier sehr prägnant und übersichtlich zusammengestellt, so daß man auf diese kurzgefaßte Geschichte der Unterweserorte mit Nutzen zurückgreifen kann.

Die Entstehung der Nordwestdeutschen Zeitung, ihre Entwicklung in geschäftlicher und redaktioneller Hinsicht und ihr Standort im Konkurrenzgeflecht der örtlichen Zeitungslandschaft bildet den Kern der Untersuchung. Hier ist besonders die eingehende Behandlung der geschäftlichen Lage des Verlags hervorzuheben, da der Autor auf das in dieser Hinsicht ergiebige Archiv des die Nordwestdeutsche Zeitung herstellenden Verlags zurückgreifen konnte. Die wirtschaftliche Entwicklung – das verwundert angesichts der gewerblichen Absicht, mit der das Verlagsobjekt Zeitung erstellt wurde, nicht – bildet Hintergrund und Voraussetzung der journalistischen und redaktionellen Ausrichtung, die wiederum auf den wirtschaftlichen Erfolg zurückwirkte. Dabei beeindruckt auch das Verhältnis zwischen Verlagsleitung und Redaktion, das die Quellenlage im einzelnen zu beschreiben erlaubt. Die personelle Seite der Zeitungsentwicklung kommt in kurzen biographischen Skizzen über sieben einzelne Redaktionsmitglieder zum Ausdruck. Daß hier die Darstellung mitunter blaß erscheint und nicht ohne Redundanz auskommt, ist möglicherweise auch auf die schwierigere Quellenlage zurückzuführen.

Wie verhält sich eine zu gewerblichen Zwecken – was neben einem möglichst zahlreichen Verkauf auch die Werbung und langfristige Bindung von Stammlesern voraussetzt – hergestellte Zeitung in politischer Hinsicht? Dies ist wohl die Frage, die den Autor besonders fasziniert hat. Anhand von sechs Einzeluntersuchungen untersucht er, wie aktuelle politische Fragen von den Journalisten der NWZ in ihrem Blatt behandelt wurden. Der Höhepunkt der Studie ist sicherlich die eingehende Darstellung der Berichterstattung anlässlich der sogenannten Hunnenrede Wilhelms I. – die Rolle des Bremerhavener Lokalblatts anlässlich dieses Ereignisses ist besonders lesenswert. Hier ist die Tatsache, daß die Untersuchung einen Journalisten zum Autor hat, besonders hervorzuheben. Die interne Kenntnis der Bedingungen des Nachrichtenhandels und die elegante Durchführung der Erzählung ermöglichen hier ein besonderes Lesevergnügen. Die übrigen Schlüsselsituationen legt der Autor entlang den bekannten politischen Eckpunkten: Jeweils anlässlich von Kriegsbeginn 1914, Novemberrevolution, Kapp-Putsch, Hitler-Putsch und nationalsozialistischer Machtergreifung 1933 wird die politische Position der NWZ im einzelnen untersucht. Damit ergibt sich insgesamt ein eindringliches Bild vom Scheitern der Weimarer Republik, wie es in der zunächst bürgerlich-liberalen, dann immer deutlicher nach rechts gewendeten Position der Zeitung zum Ausdruck kommt. Besonders das komplexe Wechselverhältnis von Leser-Erwartung und Redaktionstendenz kann deutlich nachvollzogen werden. Auch hier wird das Lesevergnügen dadurch gesteigert, daß der Autor mit den sprachlichen Mitteln sehr bewußt und kenntnisreich umgeht. Der Autor formuliert präzise und distanziert, ohne die eigene Position zu verdecken oder zu verabsolutieren.

Trotzdem bleiben viele Lesewünsche offen. Viele Charakteristika der Generalanzeiger-Presse, z. B. der Service-Teil mit allerlei für die Leser nützlichen Hinweisen, die Analyse des Anzeigengeschäfts, Unterhaltungs- und Sonderseiten... könnten die Rolle der Presse umfassender in Sinne kultur- und sozialgeschichtlicher Fragestellungen beleuchten helfen. Besonders neugierig macht aber die vorliegende Arbeit auf eine fundierte Bewertung gerade der NWZ hinsichtlich der Lokalpolitik – angesichts der komplexen lokalpolitischen Verhältnisse an der Unterweser mit ihren rivalisierenden örtlichen Einflußgruppen wünscht man sich, daß die zur Auswertung der lokalpolitischen Berichterstattung in der Ortspresse erforderlichen Methoden der Quellenkritik auch einmal bereitgestellt werden.

Bettina Schleier

2. Technik- und Schiffahrtsgeschichte

Heitmann, Jan: *Unter Wasser in die Neue Welt. Handelsunterseeboote und kaiserliche Unterseekreuzer im Spannungsfeld von Politik und Kriegführung*. Berlin: Berlin Verlag Arno Spitz GmbH 1999, 365 S.

Im Juli 1916, kurz nach dem Ende der Skagerrak-Schlacht, deren Ausgang auf deutscher Seite als Erfolg gewertet worden war, gelang dem Handelsunterseeboot *Deutschland* ein spektakulärer Durchbruch durch den Blockadering, den die Royal Navy um die Nordsee gelegt hatte. Nach 25tägiger Seereise und einer Strecke von 4250 Seemeilen, von denen 90 unter Wasser zurückgelegt wurden, lief das der Deutschen Ozean-Rhederei gehörende U-Boot in Baltimore ein, verkaufte dort die aus Deutschland mitgebrachten Waren und kehrte anschließend wohlbehalten mit kriegswichtigen Gütern in die Heimat zurück. Kommandant des Schiffes war Paul König, dessen Husarentat seinen legendären Ruf begründete, der bis heute ungebrochen ist. Die letzte Fahrtstrecke auf dem Rückweg vom Helgoländer Hafen zum Bremer Freihafen am 25. August 1916 glich einer Triumphfahrt, wie sie die Bevölkerung links und rechts der Weser noch nicht erlebt hatte. Tausende jubelnder Menschen säumten das Weserufer, Schülern wurde unterrichtsfrei gegeben, die Bevölkerung und Vertreter des öffentlichen Lebens bis hin zum Adel wurden nach einem ausgeklügelten Plan auf den Uferanlagen verteilt. Als oberster Repräsentant der Herrschaftselite wartete der Großherzog von Oldenburg auf der Pier in Bremen darauf, die »Helden« zu begrüßen. Für alle, die nicht an dem Großereignis teilnehmen konnten, malten die beiden führenden Marinemaler des Kaiserreichs, Willy Stöwer und Claus Bergen, Gemälde – sie befinden sich im Deutschen Schiffahrtsmuseum –, die in Illustrierten und Zeitschriften veröffentlicht und anschließend als Postkarten vervielfältigt wurden. Paul König wurde mit vielen Ehrungen überhäuft und sogar von der medizinischen Fakultät der Universität Halle mit der Ehrendoktorwürde ausgezeichnet, u. a. mit der Begründung, daß er »den Wissenschaften und der medizinisch chemischen Industrie die Wiedereroberung ihrer Weltgeltung in schwerer Zeit ermöglicht« habe. Deutschland hatte in schwerer Zeit neue Helden, das Boot war zum Kristallisationspunkt deutscher Siegeszuversicht avanciert.

Im Anschluß an diese außergewöhnliche Leistung entstand eine Fülle von Erinnerungsliteratur von Paul König und anderen Autoren, eine Serie, die bis heute nicht abgerissen ist.¹ Ja, sogar die Herausgeber der Neuen Deutschen Biographie in

1 Hartmut Schwerdtfeger und Erik Merlyn, *Die Handels-U-Boote Deutschland und Bremen*, Bremen 1997.

München vergaben 1980 einen Artikel über Paul König. Eigentlich, so sollte man meinen, sei alles über *U-Deutschland* und sein auf der ersten Fahrt verschollenes Schwesterschiff *Bremen* gesagt.

Und über die Ursachen des Verlustes der *Bremen* kann der Autor auch nichts Neues vermelden. Denn weder in englischen noch in amerikanischen Archiven haben sich Hinweise finden lassen, die gesicherte Erkenntnisse über das Schicksal des Bootes unter der Führung von Kapitän Schwartzkopf ergeben hätten.

Ungeachtet vieler Details, die besonders im Bremer Raum bekannt sind, legt der Autor eine gehaltvolle Studie vor, die mustergültig ist und nicht hoch genug gelobt werden kann. Denn erstmals seit den Ereignissen von 1916 sind Fakten und Hintergründe bis in ihre letzten Verzweigungen offengelegt, sind die zahlreichen Falschmeldungen und spekulativen Äußerungen vieler Autoren seziert und auf ihre Richtigkeit hin überprüft, sind Dichtung und Wahrheit voneinander separiert – sein Verdikt über Messimers Buch² fällt viel zu milde aus – und ist ein Gerüst erstellt worden, das über jeden Zweifel erhaben ist. Dies wäre an sich schon verdienstvoll und lobenswert. Doch bei dem anzuzeigenden Buch handelt es sich um eine wissenschaftliche Arbeit, die aus einer Hamburger Dissertation hervorgegangen ist. Dementsprechend sind die Geschehnisse der zweiten Jahreshälfte 1916 in den entsprechenden politischen, militärischen, wirtschaftlichen, technischen und emotionalen Kontext, sowohl national als auch international, eingebettet, wie es sich für eine Doktorarbeit gehört. Mit großer Energie hat der Autor in Deutschland, Großbritannien und den Vereinigten Staaten alle öffentlichen Archive und privaten Quellen ausgeschöpft, Fragen gestellt und beantworten können, die den vielen Autoren vor ihm kaum in den Sinn gekommen oder bestenfalls beiläufig angerissen worden sind. Einer der zentralen Punkte der gesamten Handels-U-Boot-Unternehmungen war, wie sich die amerikanischen Behörden gegenüber Unterwasserfahrzeugen eines kriegsführenden Staates verhalten würden, der die amerikanische Neutralität nutzen wollte, um kriegswichtige Handelsgüter zu akquirieren. Bis in die minutiösen Verästelungen geht der Autor auf die Prüfung der Frage ein, ob das U-Boot als Handelsschiff angesehen werden sollte und ob es trotz heftiger britischer Interventionen mit in Amerika erworbenen Waren wie Gummi und Nickel Baltimore oder nach der zweiten Fahrt New London wieder verlassen durfte. Mit der Aufnahme des uneingeschränkten U-Boot-Krieges und dem Kriegseintritt der USA war dann die Handelsschiffahrt mit U-Booten im Jahre 1917 beendet. Die Handels-U-Boote wurden anschließend zu Unterseekreuzern umgebaut und beteiligten sich erfolgreich am U-Boot-Krieg. Ausführlich wird auch die Geschichte der Deutschen Ozean-Rhederei und der sie mit erstaunlicher Energie vorantreibende Bremer Großkaufmann Alfred Lohmann, Sohn des früheren NDL-Direktors Johann Georg Lohmann, dargestellt, ebenso wie die Initiatoren der Eastern Forwarding Company, die in den USA für den Verkauf der mitgebrachten Güter und den Ankauf der Rückfracht zuständig waren, gewürdigt werden.

Eine Abhandlung, so hervorragend sie auch ist, hat natürlich die eine oder andere Ungenauigkeit, die schwerlich zu vermeiden ist. Doch sollte die Torpedierung des französischen Passagierdampfers *Sussex* am 24. März 1916, die zu diplomatischen Spannungen mit den USA führte und die Gefahr des Kriegseintritts beschwor, nicht mit der Versenkung des Schiffes gleichgesetzt werden. In der angegebenen Quelle heißt es denn auch »Das Schiff ist nicht gesunken, sondern wurde nach Boulogne

2 Messimer, Dwight R., *The Merchant U-Boat. Adventures of the Deutschland 1916 – 1918*, Annapolis 1988.

gebracht«.³ Die Bedeutung des Themas, und das ist ein zusätzliches Ergebnis, beschränkt sich keineswegs auf den Unterweserraum, sondern umfaßt auch die nationale und internationale Ebene in einer bisher nicht erarbeiteter Weise. Herausgekommen ist ein Buch, dem man weite Beachtung wünschen möchte, weil es in erstaunlicher Kompetenz ein vermeintlich abgegrastetes Terrain neu vermißt.

Lars U. Scholl

Külken, Michael (Hrsg.): Und löschten unsere Passagiere. Lebenserinnerungen des Segelschiffkapitäns Michael Külken (1819 – 1903). Bremen: Hauschild 1999. 111 S.

Sozialgeschichte hat seit den siebziger Jahren Konjunktur. Und das ist zu begrüßen, wenn man von gewissen modischen Übertreibungen absieht und die Tatsache beiseite läßt, daß so manches, was im Gewande einer »kritischen Sozialgeschichte« daherkommt, sich bei näherem Hinsehen als Aufwärmung unzeitgemäßer Klassenkampfklischees, oft verbunden mit einer platten Hagiographie der Arbeiterbewegung, entpuppt. Doch der Nachholbedarf an wirklich substantiellen Studien ist unbestreitbar und das gilt auch für die maritime Historie. Gerade auf diesem Gebiet hat sich die schiffahrtshistorische Forschungsstelle (Prof. Heide Gerstenberger, Dr. Ulrich Welke) an der Universität Bremen in jüngster Zeit einige Meriten erworben. Ein methodisches Grundproblem der Sozialgeschichte ist die Arbeit mit den Quellen, denn die auf anderen Gebieten so auskunftsfreudigen und wegen ihrer relativen Präzision von der Forschung so geschätzten Akten erweisen sich sozialgeschichtlich eher als eine spröde, nicht allzu ergiebige Quellengruppe. So hat man dann häufig zur »oral history« Zuflucht genommen, doch diese Aussagen aus dem Gedächtnis der Zeitzeugen erbringen zwar vieles, was nicht in den Akten steht, doch bei der Präzision von Datierungen hapert es oft. So sind private Aufzeichnungen von Zeitzeugen eine besonders heiß begehrte Quellengruppe. So ist es jedesmal ein Gewinn für die Forschung, wenn sich derartige Quellen (vor allem aus der Blütezeit der deutschen Schifffahrt, 2. H. 19. Jh., 1. H. 20. Jh.) über die Zeit erhalten haben, in die dauerhafte Obhut eines Archivs gelangen und obendrein noch ediert werden. Dies ist in letzter Zeit häufig der Fall gewesen und gerade auf diesem Gebiet hat sich die Redakteurin und Wissenschaftlerin am Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven, Ursula Feldkamp, besonders verdienstvoll hervorgetan, doch auch an anderer Stelle wird dies durchgeführt, was das vorliegende Buch beweist.

Es handelt sich um die Lebenserinnerungen des aus Rekum stammenden Kapitäns Michael Külken (1819 – 1903), der kurz vor seinem Tod seine Karriere vom Schiffsjungen zum Segelschiffkapitän niedergeschrieben hat. Sein gleichnamiger Ur-Ur-Enkel hat diese herausgegeben. Die Schilderung ist geprägt von einem wortkargen, von der harten Realität an Bord geprägten, weder zu ausführlichen Beschreibungen noch zu größeren Reflexionen neigenden Schreibstil. Eine stellenweise auftretende orthographische Unsicherheit wie eine fehlende stilistische Gewandtheit sind hier (allerdings unter Vermeidung von schöngeistiger wie akademischer Hochnäsigkeit) zu konstatieren. Daneben neigte der alte Kapitän im Rahmen eines wohl eher holzschnittartigen Weltbildes zur Klischeebildung, die häufig auf der fatalen Absolutie-

3 Spindler, Arno, Der Handelskrieg mit U-Booten, Bd. 3: Oktober 1915 bis Januar 1917, Berlin 1934, S. 125.

rung eigener Erfahrungen beruht. Einfühlsam und angemessen kommentiert das der Herausgeber so: »Er war sicherlich ein einfacher und gestandener Mann. Man mag ihm daher nachsehen, wenn er aufgrund seiner Erfahrungen Pauschalurteile über Russen, Spanier und Farbige fällt, die uns heute befremden mögen.« (S. 8)

Gewiß, es gibt aus dieser Zeit ergiebiger Lebenserinnerungen von Kapitänen^{1*}, doch der vorliegende Bericht birgt doch einige aufschlußreiche Beobachtungen. Vor allem die Daten zu den Segelschiffsreisen und deren Dauer bedeuten sehr wertvolles Material für die weiteren Forschungen. Da Külken häufig in die USA gesegelt ist, sind diese Angaben für Untersuchungen über die Frühzeit der Transatlantikschiifahrt (vor allem im Vergleich zu den späteren Dampfern) von einigem Wert. Hervorzuheben ist auch die sorgfältige und sachkundige Edition des Herausgebers, der einen kenntnisreichen Anmerkungsapparat von insgesamt 210 Fußnoten der Edition angefügt hat.

Christian Ostersehlte

Thiel, Reinhold: Norddeutscher Lloyd. Roland-Linie 1905-1992. Bremen: Hauschild 1999. 160 S.

Vf. hat sich in den letzten Jahren auf dem Gebiet der bremischen Reedereigeschichte bereits ansehnliche Meriten erworben¹ und ist von daher prädestiniert, das umfangreichste wie auch wohl faszinierendste Thema der bremischen Schifffahrtsgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts, die Geschichte des Norddeutschen Lloyd (NDL), neu aufzuarbeiten und zusammenzufassen. Nicht daß dieses Thema bisher stiefmütterlich behandelt worden wäre, gerade in letzter Zeit sind Arbeiten darüber erschienen, die teils überzeugenden², teils tragischen wie auch problematischen Charakter³ trugen. Aufgrund eigener Beschäftigung mit der Historie des NDL⁴ ist der Rezensent zur Überzeugung gekommen, daß der Lloyd in seiner Eigenschaft als vielgestaltiges und weitverzweigtes bremisches Firmenimperium noch für weitere Historikergenerationen genug Stoff liefern wird. So gesehen, darf man gespannt sein, was ein kompetenter Fachmann wie der Autor des vorliegenden Buches zu dieser Materie in den nächsten Jahren mitzuteilen hat.

Das Thema des ersten von mehreren geplanten Bänden greift ein interessantes Desiderat der bremischen Schifffahrtsgeschichte auf. Gerade wenn man sich des öfteren

1* Jürgen Meyer (Hrsg.), Oldenburger Schifffahrtschronik. Beiträge zur maritimen Geschichte von Brake und Elsfleth 1870 – 1930, Oldenburg 1996, darin der sehr anschauliche und reichhaltige Lebensbericht des oldenburgischen Kapitäns J. D. Segebade aus der Zeit von 1868 – 1896.

1 Reinhold Thiel, Argo Reederei und Atlas-Levante-Linie, Bremen 1994; ders., Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Neptun« 1873 – 1998. Sloman-Neptun Schifffahrts-Aktiengesellschaft, Bremen 1998.

2 Susanne und Klaus Wiborg, Unser Feld ist die Welt. 150 Jahre Hapag-Lloyd, 1847 – 1997. Hamburg 1997, Rezension in Brem. Jb. Bd. 77, 1998, S. 342 f.

3 Edwin Drechsel, Norddeutscher Lloyd Bremen 1857 – 1970. History-Fleet-Ship Mails (2 Bde.), Vancouver B.C. 1994 – 1995, Rezension in Brem. Jb. Bd. 76, 1997, S. 229 ff.

4 Rezensent plant eine Arbeit über die Brandkatastrophe, die den Terminal des NDL in Hoboken bei New York am 30. Juni 1900 einäscherte.

mit Bildquellen zur Geschichte des Lloyd auseinandergesetzt hat, sind einem die Frachter mit dem gelben Schornstein und schwarzen Top (den Farben der Roland-Linie)⁵ sehr wohl ein Begriff und da auch zahlreiche Fotos von Lloyd dampfern mit eben dieser Schornsteinmarke existieren, stellt sich sehr schnell die Frage nach den Schnittstellen zwischen Lloyd und Roland-Linie.

Die Gründung dieser Firma 1905 ist ein Kapitel der schillernden hamburgisch-bremischen »Beziehungsgeschichte«, denn die bis dahin in dem Fahrtgebiet führende Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft »Kosmos« in Hamburg – und in Verlängerung Albert Ballin als Chef der mächtigen Hapag – sahen es nicht gerne, daß die Bremer eine Reederei gründeten, die den Hamburgern in der Fahrt zur südamerikanischen Westküste Konkurrenz machen sollte. Natürlich waren nicht nur bremische Kaufleute, sondern auch der mächtige NDL an dieser Gründung mit beteiligt. Von 1915–1924 versuchte man sich in Gestalt der »Globus«-Reederei⁶ in der Trampfahrt. Nach dem Ersten Weltkrieg stieg die Roland-Linie in die Ostseefahrt nach Finnland ein, anschließend in die angestammte südamerikanische Westküstenfahrt. Ende 1922 – und hier fußte der Vf. trefflich auf seinen bisherigen Arbeiten – erfolgte die Fusion mit der »Argo«. Der NDL führte weiterhin im Hintergrund Regie und übernahm 1925 schließlich die Roland-Linie, denn die deutsche Schifffahrt trat in jenen Jahren in eine Phase zunehmender Konzentration ein. Damit war die Geschichte der Roland-Linie aber noch nicht abgeschlossen. Der Lloyd nutzte weiter den Firmenmantel, woran man einmal wieder sieht, wieviel in der nüchtern und scharf rechnenden Geschäftswelt ein renommiertes Unternehmensimage wert sein kann. Die europäische und Levante-Fahrt des Lloyd vollzog sich alsbald unter dem Dach der Roland-Linie und aus der Zeit stammen auch jene zahlreichen bereits erwähnten Bildbelege, die den Schifffahrtshistoriker auf den ersten Blick ein wenig verwirren. Im Gefolge der Weltwirtschaftskrise wurde beim Lloyd ab 1932 das Reedereigeschäft neu geordnet und die Roland-Linie büßte ihr Eigenleben praktisch ein. Als Gesellschaft ohne nennenswerte Geschäftsaktivität beließ der Lloyd jedoch die Firma. Nach dem Zweiten Weltkrieg erhielt die Roland-Linie vorübergehend Bedeutung, als der NDL seine Frachter unter der schwarz-gelben Schornsteinmarke fahren ließ, um Regreßansprüchen aus der Vergangenheit juristisch abwehren zu können. Dies blieb aber nur epigonale Episode, ebenso, wie eine nur kurzzeitige Verwendung des Firmennamens in der Massengutschifffahrt, die von Hapag-Lloyd gemeinsam mit der Unterweser Reederei (URAG) ab 1970 betrieben wurde. Was diesen, nur begrenzt bedeutsamen Abschnitt angeht, hätte vielleicht der Vf. das mit großem Engagement geordnete und ergiebige Firmenarchiv der URAG heranziehen können. Doch nach diesem Zwischenspiel verfiel die einst so bedeutsame Roland-Linie wieder in Inaktivität und wurde 1994 im Handelsregister gelöscht.

Bei dem vorliegenden Buch handelt es sich um eine nüchtern wie anschaulich geschriebene, trotz aller komplizierten Verflechtungen überschaubar gehaltene Reedereigeschichte. Gedruckte wie ungedruckte Quellen aus dem Staatsarchiv Bremen sind in reichhaltiger Zahl herangezogen worden und die in bremischen Handels- und Schifffahrtsdingen einst so kompetente »Weser-Zeitung« hat sich auch in diesem Fall erneut als »Pharaonengrab« an wertvollen Einzelinformationen erwiesen. Ebenso hat der Vf. aufschlußreiche Bildquellen aufspüren können. Die wirtschaftliche Seite wird ausreichend abgehandelt, aber auch das Leben an Bord der Frachter oder auch

5 Wodurch sich ein prägnanter optischer Kontrast zur einfarbig gelben Schornsteinmarke des NDL ergab.

6 Diese Reederei wurde 1921 neu konstituiert.

Einzelheiten des Bordbetriebes (so z.B. der Umgang mit gefährlicher Ladung) kommen zur Sprache. Zur Grundausrüstung einer jeden nur halbwegs brauchbaren Abhandlung über eine Reederei gehört eine Schiffsliste wie auch eine Auflistung der wichtigsten Führungskräfte und so versteht es sich von selbst, daß dies auch hier vorhanden ist. Für Familienforscher von einigem Wert sind ferner Listen der Kapitäne und Ersten Maschinisten.

In einer durchaus fairen wie anregenden Rezension ist dem Vf. einmal – eher latent – der Vorwurf gemacht worden, er verfasse »eine sehr traditionell geschriebene Reedereigeschichte«⁷. Eine solche Einschätzung ist natürlich Sache eines – überaus ehrenwerten – individuellen Standpunktes. Doch muß das Traditionelle nicht unbedingt schlecht sein. In einem so wenig schöngeistigen, dafür sehr diesseitigen Meier, wie es die Schifffahrt nun einmal darstellt, ist das Herangehen des Vf. vielleicht dem Thema angemessener, als manche überspitzt akademisch abgefaßte und gewollt abstrahierende Methodik.

Christian Ostersehle

3. Architektur und Stadtentwicklung

Bartetzko, Dieter, Fricke, Dieter, Lubricht, Rüdiger, u.a.: Die weiße Wache. Das Wilhelm Wagenfeld Haus am Ostertor in Bremen, Delmenhorst: Aschenbeck und Holstein 1998. 95 S.

Nach einer 168jährigen Geschichte als Polizeigefängnis erhielt die Ostertorwache 1998 eine neue Funktion: Von den Architekten Heiner und Katja Klausning in sehr gelungener Weise umgebaut, beherbergt sie nun als Wilhelm-Wagenfeld-Haus die nach dem berühmten Bremer Produktgestalter benannte Stiftung und das Design-Zentrum. Die Eröffnung des Wagenfeld-Hauses war Anlaß für die Publikation eines Sammelbandes, der die Geschichte des Wach- und Detentionsgebäudes, seine Architektur und seinen Zusammenhang mit den anderen bremischen Torhäusern behandelt. Das Buch umfaßt ferner eine beeindruckende Serie von Schwarz-weiß-Photos, die Rüdiger Lubricht vor und nach dem Umbau der Wache aufgenommen hat, und eine Betrachtung über die vor dem Haus aufgestellte Skulptur »Freiheitskämpfer« von Fritz Cremer, die als Mahnmal für die Opfer der NS-Diktatur an die Funktion der Ostertorwache als Gestapo-Gefängnis erinnert. Ein Lebenslauf Wilhelm Wagenfelds »in Stichworten« und eine Darstellung der Waldemar-Koch-Stiftung, die den Umbau der Ostertorwache finanziert hat, schließen den Band ab. Die »Dokumentationsstätte Gefangenenhaus Ostertorwache«, die in fünf im Originalzustand erhaltenen Zellen im Seitenflügel die Geschichte des Gefängnisses dokumentiert, konnte das Buch noch nicht berücksichtigen, da diese Dauerausstellung erst seit dem Herbst 1999 besteht.

Martin Paßlack, Dieter Bartetzko und Nils Aschenbeck behandeln die Baugeschichte, die Architektur und die Ikonographie des 1828 als Reformgefängnis mitten in den Wallanlagen errichteten klassizistischen Hauses, über dessen Erbauer, den Bremer Bauinspektor Friedrich Moritz Stamm, uns ein biographischer Aufsatz von Karoline Bubke informiert. Dieter Bartetzko interpretiert die prominente – und bei der Planung durchaus nicht unumstrittene – Lage des Gefängnisses und seine Architektur aus dem Geist der Aufklärung: »Dennoch der äußere Anschein der Baugruppe ist bis

7 Rezension von Lars Ulrich Scholl im Brem. Jb., Bd. 74/75, 1995/1996 über das Argo-Buch, S. 311.

heute der eines vernünftig geordneten Arkadien geblieben. Die Insassen des Detentionshauses waren dadurch aus dem Gesichtsfeld der Gesellschaft verbannt, nicht aber aus deren Gedächtnis. Der erste Antrieb dieses Klassizismus mag die Verhüllung des eigentlichen Zwecks gewesen sein, der zweite war das Zutrauen in die bessernde Kraft der Vernunft und Pädagogik.« Stamms »tempelartiger Bau« sei »bis in das kleinste Detail durchdrungen von der läuternden Kraft der bildnerischen Kunst, die Lehr- und Strafprogramme einsichtiger und mittels Ästhetik steigern könne.« (S. 13)

Wie sehr sich die Realität des Haftvollzugs in der Ostertorwache von diesen aufklärerischen Idealen entfernte, kann man dem Beitrag Dieter Frickes entnehmen, der akribisch den Bau und die Nutzung des Gefangenenhauses bis zu dessen Stilllegung 1996 schildert. Dieser sorgfältig die Quellen im Staatsarchiv aufarbeitende Artikel bildet nicht nur umfangmäßig den Schwerpunkt des Bandes, sondern bietet auch einen wichtigen Kenntniserwerb über die Geschichte des bremischen Strafvollzugs. Daß in dem teilweise etwas journalistisch geschriebenen Artikel die prominenten Häftlinge des 19. Jahrhunderts – Gesche Gottfried und Marie Mindermann – ausführlich behandelt werden, versteht sich von selbst. Aber dem Autor gelingt auch die Einordnung der Geschichte des Gefangenenhauses in die sozialgeschichtliche Entwicklung Bremens. Das wird besonders in den Passagen über die dort einsitzenden Prostituierten deutlich und in den Teilen über die Zeit nach der Novemberrevolution und während der NS-Zeit. Ausführlich werden Erinnerungen von Verfolgten zitiert, die in der Nazi-Zeit in der Ostertorwache eingesperrt waren. Auch der ebenfalls bedrückende letzte Abschnitt in der Geschichte des Gefängnisses, die Zeit als menschenunwürdiger Ort für ausländische Abschiebehäftlinge, wird nicht ausgespart.

Erfreulicherweise wird in dem Buch auch die kontroverse Diskussion geschildert, die um die neue Nutzung der Wache geführt wurde und bei der die Frage im Mittelpunkt stand, ob es angemessen sei, ein Gebäude mit einer teilweise so schrecklichen Geschichte zu einem Ausstellungsort für schönes Design zu machen, oder ob an diesem Ort eine zentrale Dokumentations- und Gedenkstätte für die Verfolgten des NS-Regimes angebracht gewesen wäre. Die Frage ist mit einem Kompromiß entschieden worden, über dessen Sinn man sicherlich unterschiedlicher Meinung sein kann. Über das informative, gut ausgestattete und sinnvoll bebilderte Buch zur »weißen Wache« kann indes ein Meinungsstreit kaum aufkommen.

Heinz-Gerd Hofschien

Eckler-von Gleich, Cecilie (Hrsg.): Die alten Hafenquartiere. »Alter Westen« und Muggenburg 1860 – 1945. Ein photographischer Streifzug. Bremen: Temmen 1999. 128 S.

In einem Zeitraum von zweihundert Jahren hat sich das Bild der Westlichen Vorstadt mehrfach grundlegend gewandelt. Zunächst lagen hier Bauernhöfe. Felder, Weiden und Wiesen erstreckten sich bis nach Walle. Häuser waren nur wenige vorhanden. Später gab es große Bleichen sowie eine Reeperbahn und es zeigten sich die ersten Ansätze einer gewerblichen Nutzung. Nach der Aufhebung der Torsperre 1848 und der Eingemeindung der Feldmark Utbremen und der Stephanikirchenweide in die Stadt 1849 wurden die ersten städtischen Straßen angelegt und Häuser für Arbeiter gebaut. Auf der Stephanikirchenweide siedelten sich entlang der Weser mehrere Betriebe an. Der Weserbahnhof entstand in den Jahren 1857 – 1860. Das dörfliche Bild war aber immer noch vorhanden. Mit der Fertigstellung des Europahafens 1888, dem

später der Industrie- und Handelshafen und der heute wieder zugeschüttete Überseehafen folgten, setzte dann eine sprunghafte industrielle Entwicklung ein. 1888 nahm die Jute-Spinnerei und Weberei Bremen an der Nordstraße ihren Betrieb auf. Zahlreiche neue Straßen und Siedlungen entstanden, bis schließlich die von Walle ausgehende Bebauung erreicht war. Der Bombenkrieg traf viele Stadtteile in Bremen mehr oder weniger hart, v. a. jedoch die Westliche Vorstadt. In Erinnerung ist vielen älteren Bewohnern der Luftangriff in der Nacht vom 18. auf den 19. 8. 1944, der mit der völligen Zerstörung endete. In der Nachkriegszeit wurde der hier behandelte Bezirk nur noch von der Hafenvirtschaft genutzt.

Das Buch befaßt sich mit dem Teil der Doventors- bzw. Westlichen Vorstadt um den Europahafen herum, der im Norden von der Nordstraße (Teilstück heute Hans-Böckler-Straße) und im Süden von der Weser begrenzt wird. Er ist das Ergebnis der »Geschichtsarbeit vor Ort« des Brodelpott-Geschichtsarchivs in Bremen-Walle. In den Text sind deshalb auch Erinnerungen älterer Bewohner aufgenommen worden. Die Einleitung enthält eine kurzgefaßte Geschichte des Gebiets. Anschließend folgt der Bildteil mit ausführlichen Beschreibungen. 173 Abbildungen vorwiegend aus der Zeit nach 1900 – einige Stadtpläne und schriftliche Dokumente, im übrigen Fotografien – nach Vorlagen, die zum großen Teil aus Privatbesitz stammen und hier zum erstenmal veröffentlicht wurden, erinnern an die Zeit vor der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg. Sie zeigen Luftaufnahmen, Hafenanlagen, Gebäude wie Packhäuser, Schulen, Wohnhäuser, Geschäftshäuser, Gaststätten, Hotels und Unterhaltungslokale, Verwaltungsgebäude, Brücken, Straßen und die Arbeitswelt, v. a. aber Einwohner in ihrem Alltagsleben, Familien, Familienfeste, Handwerksgesellen sowie Arbeiter verschiedener Gewerbebetriebe, Besucher von Gaststätten und immer wieder spielende Kinder, Schulkinder und Kindergruppen. Den Abschluß bilden Aufnahmen aus den Kriegsjahren und von der Zerstörung am 18./19. August 1944. Der Großteil der Fotos befindet sich heute im Brodelpott-Geschichtsarchiv in Bremen-Walle.

Horst Vogel

Habben, Ralf: Hundert Jahre Parkviertel. Bremen: Temmen 1999. 198 S.

Obwohl in der äußeren Aufmachung ganz den mittlerweile gut bekannten Stadtteilbänden angeglichen, behandelt vorliegendes Buch die Entstehungsgeschichte nur eines topographisch eher kleinen Viertels. Seine Besonderheit rechtfertigt jedoch eine eingehende Beschäftigung.

Ralf Habben stellt zunächst die Entstehungsgeschichte des Viertels zwischen Gustav-Deetjen-Allee, Hollerallee, Parkallee und Hohenlohestraße dar und verdeutlicht dabei den – durchaus aktuellen – Zusammenhang mit dem Neubau des Bremer Rathauses: Die Stadt brauchte Geld und veräußerte daher Grund und Boden an die Parkland Actiengesellschaft, an deren Gründung Franz Schütte maßgeblichen Anteil hatte; diese beauftragte vor allem den Bauunternehmer Wilhelm Blanke mit der Errichtung zahlreicher Gebäude.

Der Autor gliedert der Hauptteil seiner hervorragend illustrierten und flüssig geschriebenen Darstellung nach den einzelnen Straßen des Viertels, die er zunächst in ihrer Entstehungsgeschichte im Überblick darstellt, wobei auch die im Verlaufe sich wandelnden Straßenbezeichnungen mit einbezogen werden. Im wesentlichen werden daran anschließend dann die einzelnen Gebäude mit Fotos vorgestellt. Mit diesen über 160 z. T. ganzseitigen Abbildungen überwiegend aus der Entstehungszeit und den Jahren bis zum Ersten Weltkrieg wird vor allem die Architektur der Gebäude

des Viertels verdeutlicht, an einzelnen Beispielen wird aber auch ein Eindruck vermittelt von der reichen Ausstattung dieser Bürgerhäuser und den in ihnen lebenden Personen.

Lebendig wird das Buch insbesondere durch die Passagen, in denen einzelne Häuser mit den in ihnen wohnenden Familien ausführlicher vorgestellt werden oder z. B. die Geschichte des Kaiser-Wilhelm Denkmals ausgebreitet wird. Dort, wo zufällig ausführlichere Quellen vorliegen, werden sie z.T. länger zitiert: so aus den Kriegserinnerungen von Ingemarie Wieting, Bewohnerin des Hauses König-Albertstraße 25 (heute Slevogtstraße). Abgeschlossen wird der Band durch eine Liste der ersten Bewohner der Häuser dieses Viertels.

Das vorgestellte Buch enthält zahlreiche neue Details und Informationen, wie über den weitgehend unbekanntem Bauunternehmer Blanke, der 1918 immerhin zu den 40 reichsten Bremern gehörte. Gleichwohl vermißt der Rezensent neben den vielen Einzelheiten eine zusammenfassende Würdigung, z.B. der Sozialstruktur der Bevölkerung und deren Wandel in den vergangenen 100 Jahren, oder auch die – zumindest beispielhafte – ausführlichere Geschichte jüdischer Besitzer und ihrer Enteignung während der nationalsozialistischen Gewaltherrschaft.

Günther Rohdenburg

Der Senator für Finanzen (Hrsg.), »Haus des Reichs«. Von der Nordwolle zum Senator für Finanzen. Architektur und Geschichte eines Bremer Verwaltungsgebäudes, Bremen: Hauschildt 1999. 224 S.

Viel mehr als nur ein weiterer Bildband über ein spektakuläres Bauwerk ist hier einer Gruppe von Autoren gelungen, die sich intensiv mit den unterschiedlichen Aspekten des jetzt von der Finanzverwaltung genutzten Verwaltungsgebäudes beschäftigt haben. Die Architektur des Bauwerks steht zwar im Vordergrund, doch werden Texte und Bilder dazu ergänzt durch Untersuchungen zur Nutzung und zum Kontext der Herstellung.

Den Anfang macht ein Beitrag zum Gebäudetyp, der hier als Kontorhaus bezeichnet wird (Nils Aschenbeck). Hier zeigt sich, daß die Aspekte der Nutzung und Verwertung von Gebäuden – die ja auch für die Architektur ihre Relevanz haben – bisher weitgehend vernachlässigt worden sind, so daß die Fragestellungen noch recht unscharf erscheinen und der Vergleich des – sicher unvergleichlichen, aber warum? abgesehen von der Größe – Haus des Reichs mit anderen damals oder auch noch heute stadtbildbestimmenden Verwaltungsgebäuden aufgrund eines fehlenden Forschungsstands nicht zu leisten ist. Bereits in diesem Beitrag zeigt sich die außerordentlich günstige Überlieferungslage zur Herstellung und Nutzung des Gebäudes, die sicherlich wesentlich auf der sorgfältigen Aktenführung der Finanzverwaltung über ein bedeutendes Vermögenobjekt beruht. Dies erlaubt es, den Wettbewerb, aus dem zwei junge Architekten zwar nicht als Sieger, aber doch als mit dem Bau Beauftragte hervorgingen, und den Arbeitsprozeß am Entwurf genau zu dokumentieren. Die stilistische und künstlerische Einordnung und Bewertung des Baus, begleitet durch Fotos der Baustelle aus den 20er Jahren, bildet den Kern des Beitrags.

Mit dem künstlerischen Rang des Haus des Reichs beschäftigt sich der folgende Aufsatz (Hans-Christoph Hoffmann). Dazu wird die Architektur der Bauzeit mit der stilistischen Prägung der ausführenden Architekten vorgestellt und die ganz besondere Qualität des Gebäudes herausgearbeitet. Zusammen mit dem anschließenden Bildteil ergibt sich hier ein auch durch seinen ästhetischen Reiz anrührender

Blick auf ein in seiner Anlage und Ausstattung herausragendes Gebäude. Dabei liegt das Schwergewicht auf der Innenausstattung, die als weitgehend am Bestimmungsort erhaltenes Einrichtungsensemble von hohem Wert ist. Im Bildteil werden die Entwurfszeichnungen des Büros Gildemeister systematisch den Fotos der Räume gegenübergestellt, die nach der Restaurierung wieder ihre Pracht zeigen und ihren ursprünglichen Zweck erkennen lassen, der in der Repräsentation eines Konzerns von internationaler Bedeutung bestand. Hervorzuheben ist dabei, daß die in jeder Hinsicht erlesene Gestaltung, die vor allem in den Details und ihrem Zusammenklang gegründet ist, in den Fotos gut zur Wirkung kommt und den Blick des Betrachters auf das Gebäude selbst schärft.

Die Sanierung des Bauwerks, auch in ihren technischen Aspekten, wird im folgenden Beitrag (Axel Vos / Nils Aschenbeck) beschrieben. Hierbei wird auch deutlich, wie hoch die Ansprüche heutiger Nutzer an ihre Gebäude sind und sein müssen. Neben der künstlerischen Qualität, die es zu erhalten und zu unterstreichen galt, war ein Verwaltungsgebäude für mehrere große Behörden auf heutigen technischen Stand umzurüsten. Die ebenfalls durch Fotos vorgestellte Elektrozentrale ist zwar nicht mehr in Betrieb, doch soll sie als Denkmal erhalten bleiben: Sogar in diesen Bereichen wurde durch Einsatz erlesener Materialien und kunstvolle Gestaltung ein Ensemble hoher ästhetischer Qualität erzeugt.

Es folgt eine Vorstellung des vor dem Haus des Reichs auf dem Rudolf-Hilferding-Platz aufgestellten Skulpturen-Ensembles »Fragment« (Hans-Joachim Manske), in der vor allem die Unterschiedlichkeit deutlich wird, die zwischen den Anliegen der öffentlichen Auftraggeber von Kunstwerken und dem im Grunde traditionellen Repräsentationsinteresse am Haus des Reichs besteht.

In den folgenden, im engeren Sinne historischen Beiträgen, geht es um die Geschichte des Gebäudes. Es beginnt mit dem Beitrag über die Familie Lahusen (Dietmar von Reeken), die als Gründer des Nordwolle-Konzerns zwar aus Bremen stammte, aber den Schwerpunkt ihrer Tätigkeit in Delmenhorst gefunden hatte. Auf wenigen Seiten entsteht hier ein Bild dieser untergegangenen großbürgerlichen Lebensform auch in ihren materiellen Ausprägungen, vor allem den Bauwerken. Ihm folgt eine Analyse des wirtschaftlichen Gebarens der Nordwolle, mit dem Schwerpunkt auf Hintergrund und Verlauf ihres für die Wirtschaft Bremens so einschneidenden Konkurses (Christian Müller / Hans-Hermann Precht). Es handelt es sich hier um ein gelungenes Beispiel von Firmengeschichtsschreibung, weil dem Leser aus den Konkurs- und Strafverfahrensunterlagen die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, Möglichkeiten und Handlungsalternativen in einem komplexen finanzwirtschaftlichen Bereich so vor Augen geführt wird, daß sich auch für den Leser ohne spezielle Kenntnisse auf diesem Gebiet ein Eindruck ergibt, warum die Mitglieder der Familie Lahusen unter Anklage gestellt und verurteilt worden sind.

Nach dem Konkurs der Nordwolle ging das noch nicht völlig fertiggestellte Gebäude zunächst in den Besitz des Reichsfiskus – daher sein Name – über. Die verschiedenen Nutzungen und Nutzer, Beschädigungen im Krieg und die Wiederherstellung, der Gebrauch des Gebäudes bis heute ist Thema eines abschließenden Beitrags (Christiane Braun). Der Bogen spannt sich hier von den Finanzierungs- und Verwertungsfragen, z.B. den Mieten, der komplizierten Geschichte des Erwerbs, bis hin zum Alltagsleben in den Büros und Verwaltungen in Krieg und Frieden. Auch in diesem Aufsatz fällt auf, wie wenig entwickelt der Forschungsstand zu den profanen Fragen von Büronutzungen, sich wandelnden Ansprüchen an die materielle Gestaltung der Arbeitsplätze und anderen Fragen der Alltagskultur noch ist. Auch zu diesen Aspekten steht am Beispiel des Haus des Reichs nun eine Fundgrube an einzelnen Informationen zur Verfügung.

Insgesamt ist hier dem Autorenteam eine beeindruckende Bremensie gelungen. An vielen Stellen kommt dabei zur Geltung, daß ausgewiesene Kenner oder engagierte Bearbeiter und Bearbeiterinnen gewonnenen werden konnten. Die Vielfalt der verarbeiteten Informationen ist zu einem runden Ganzen verknüpft worden, zu einem Buch, in dem die Freunde der Architektur und des opulenten Bildmaterials ebenso auf ihre Kosten kommen wie die Leser, denen an den harten Fakten der Firmen- und Wirtschaftsgeschichte liegt.

Bettina Schleier

Stadtmuseum Delmenhorst, Deutscher Werkbund e.V., Struck, Peter (Hrsg.): außen vor – der Backsteinbaumeister Fritz Höger 1877 – 1949. Oldenburg: Isensee 1999. 199 S. mit zahlreichen Abb. (Schriften der Museen der Stadt Delmenhorst. Reihe Stadtmuseum Band 3)

Ohne Zweifel gehört Fritz Höger im norddeutschen Raum zu den wichtigsten Architekten des 20. Jahrhunderts. Bauten aus seiner Hand gehören in Hamburg, Hannover, Wilhelmshaven und Delmenhorst zu den bedeutendsten Bauwerken der Moderne. Es sei hier nur an das Hamburger Chile-Haus, an das Rathaus in Wilhelmshaven, an das Anzeiger-Hochhaus in Hannover und an das städtische Krankenhaus in Delmenhorst erinnert. Der vorliegende Ausstellungskatalog des Stadtmuseums Delmenhorst stellt mit Beiträgen verschiedener Autoren neben dem Verhältnis des Architekten zum Deutschen Werkbund vor allem seine Wirkungsgeschichte in den genannten Städten in den Mittelpunkt der Darstellung. Vergleichbare Wirkung hat Höger in Bremen – mangels entsprechender Bauaufträge – nicht entfaltet, warum also eine Besprechung an dieser Stelle?

Mit Bremen verbindet Höger nicht die Abwicklung bedeutender Projekte und Bauvorhaben, sondern die Tätigkeit als Professor und Hochschullehrer für Architektur an der Nordischen Kunsthochschule Bremen. Gerhard Kaldewei behandelt in seinem instruktiven Beitrag »Der »niederdeutsche Backstein-Baumeister« Fritz Höger und sein Werk im Kontext der Nordischen Kunsthochschule Bremen im Dritten Reich« (S. 95-116) diese kurze aber entscheidende Episode in Högers Leben und Werk.

Die Berufung Högers erfolgte 1934 zu einem Zeitpunkt, als die Nordische Kunsthochschule unter der Leitung von Fritz Mackensen als dezidiert dem nationalsozialistischen Kunstgedanken verbundene Gründung ihren Lehrbetrieb aufgenommen hatte und bei den Verantwortlichen in Bremen zu den schönsten Erwartungen Anlaß gab. Bremen sollte als dem Erbe des niederdeutschen Volkstums verpflichtetes Kulturzentrum den Gedanken einer an Blut und Boden orientierten Kunst vorantreiben. Fritz Höger, ein auf dem Höhepunkt seiner Popularität stehender und von Eitelkeit nicht freier »Bumester«, sah, wie auch andere an die Nordische Kunsthochschule Berufene, hierin die einmalige Chance, zu den reichsweit renommiertesten Vertretern seines Fachs aufzusteigen. Den Ideen der Nationalsozialisten stand Höger aufgeschlossen, ja begeistert gegenüber, er konnte noch nicht ahnen, daß er und seine expressionistischen Backsteinbauten bei den obersten Kunstrichtern der Nationalsozialisten schon bald als »entartet« in Ungnade fallen sollten. Die klassizistischen Machtbauten eines Albert Speer entsprachen eben sehr viel mehr den Vorstellungen des Führers. Kaldewei arbeitet gut heraus, wie Höger schon 1935 halb geschoben, halb freiwillig im Streit aus der Nordischen Kunsthochschule ausschied. Die später von ihm selbst genährte Geschichte, daß »satanische Kräfte« um ihn gewaltet hätten, führte dann gar zur Mär des verfemten Architekten in der »inneren Emigration«

(S. 112). Während der 1949 in Bad Segeberg verbittert gestorbene Fritz Höger in seiner Berufung zum Professor an der Nordischen Kunsthochschule einen Höhepunkt, aber auch den dramatischen Wendepunkt seiner Popularität und seiner Karriere sah, so liegt das Verdienst von Kaldeweis Darstellung vor allem darin, den Stellenwert dieser auch in Bremen völlig in Vergessenheit geratenen Einrichtung am Beispiel Högers angemessen gewürdigt zu haben. Högers kurzes Intermezzo in Bremen ist dabei gar nicht untypisch für das Schicksal der Nordischen Kunsthochschule insgesamt und das ihrer Lehrenden im speziellen. Querelen unter dem Lehrkörper und Probleme mit der Umsetzung des kulturpolitischen Leitanspruchs begleiteten von Anfang an das Leben dieser ersten bremischen (Reform-) Hochschule, die angetreten war, von Bremen aus das deutsche Kulturschaffen zu erneuern. Die enge Verbindung von politischem Auftrag und akademischer Tätigkeit konnte trotz aller wortgewaltigen Pamphlete über das dünne Niveau der Lehrenden und Lernenden nicht hinwegtäuschen. In der aus einer biederen Handwerkerschule hervorgegangenen Nordischen Kunsthochschule konnte Höger in seinem ersten Semester vor gerade einmal einem Hörer lesen (zwei weitere brachte er aus Hamburg mit), seinem Ausscheiden zum Ende des Wintersemesters 1934/35 stimmte er daher nicht ganz unglücklich zu. So wie Bremen für Höger kein Sprungbrett zu höheren Weihen wurde, so wenig zahlte sich die Nordische Kunsthochschule für Bremen und seinen Bildungssenator Dr. von Hoff, einen gebildeten Pädagogen, wiewohl fanatischen Rassisten, aus. Die überregionale Wirkung blieb aus, die Schule wurde im Zweiten Weltkrieg geschlossen, ihr Schriftgut überstand Krieg und Nachkriegsjahre nur in einem kläglichen Restbestand (StAB 4,114).

Der Katalog bietet am Beispiel Högers Einblicke in die Bedeutung der Nordischen Kunsthochschule Bremen und in die Rolle, die sie für das Gesamtwerk der Person spielte. Er ist ein kleiner Anfang für die noch ausstehende Geschichte dieser Bremer Bildungseinrichtung.

Konrad Elmshäuser

4. Kultur- und Kirchengeschichte

Asche, Matthias: Von der reichen hansischen Bürgeruniversität zur armen mecklenburgischen Landeshochschule. Das regionale und soziale Besucherprofil der Universitäten Rostock und Bützow in der Frühen Neuzeit (1500 – 1800). Stuttgart: Steiner 1999. XIV, 635 S. (Contubernium. Tübinger Beiträge zur Universitäts- und Wissenschaftsgeschichte, Bd. 52)

Castan, Joachim: Hochschulwesen und reformierte Konfessionalisierung. Das Gymnasium Illustre des Fürstentums Anhalt in Zerbst 1582 – 1652. Halle: 1999. 340 S. (Studien zur Landesgeschichte, Bd. 2)

Bildungs- und Wissenschaftsgeschichte haben in letzter Zeit Konjunktur, die akademischen Disziplinen richten den Blick verstärkt nach innen, um ihre eigene Entwicklung im Kontext der politischen, konfessionellen und sozialen Bedingtheiten darzustellen. Parallel dazu rücken verstärkt die Wissenschaft und Bildung tragenden Institutionen in den Blickpunkt des Interesses. Dabei muß der Beobachter konstatieren, daß – bezogen auf den deutschsprachigen Raum – ein erstaunlicher Nachholbedarf besteht; ganz im Gegensatz etwa zum angelsächsischen, niederländischen oder auch schweizerischen Bereich. Wer sich kritisch den bisherigen Darstellungen zur Geschichte einzelner Universitäten nähert, wird erstaunt konstatieren, daß viele, bis heute gültige, dem 19. Jahrhundert entstammen und das manche neue mehr oder

weniger offen oder verdeckt aus den Vorgängern schöpfen. Das Bild verdunkelt sich umso mehr, wechselt man auf die Ebene der Hohen Schulen, Akademischen Gymnasien, Hohen Fürstenschulen etc., die in ihrer Bedeutung besonders im 17. Jahrhundert bis heute weithin unterschätzt werden. Ihnen war in Teilen ein regionaler, ja lokaler Charakter eigen, in anderen übernahmen sie die Funktion von Universitäten, sei es auf regionaler (zeitweise Danzig) oder – durch die Einbindung in konfessionell bestimmte Bildungssysteme – überregionaler Ebene (Bremen, Herborn). Wer einen vergleichenden Blick auf die Matrikelfrequenz der Universitäten und Hohen Schulen im 17. Jahrhundert wirft, wird eben diese Bedeutung erkennen, die sich auch in dem z. T. hervorragenden Lehrpersonal spiegelt. Das formale Unterscheidungskriterium zwischen Universität und Hoher Schule – das Privileg, das u. a. zu Promotionen berechnete – spielte realiter für die Ausbildung in der Frühen Neuzeit lange Zeit eine periphere Rolle.

Die erste vorzustellende Studie hat zum Ziel, in bezug auf die Universität Rostock und ihre kurzlebige, herzogliche Konkurrenzanstalt in Bützow (1760 – 1789) einige von den oben konstatierten Lücken zu schließen. Ein – um es vorwegzuschicken – gelungenes und ob seiner Materialfülle beeindruckendes Unterfangen. Der Darstellung liegt eine Dissertation zugrunde, die 1997 vom Verf. an der Universität Tübingen unter der Ägide von Anton Schindling, der Autor eines Standardwerkes zur Bildungs- und Wissenschaftsgeschichte der Frühen Neuzeit (Bildung und Wissenschaft in der Frühen Neuzeit 1650 – 1800, 2. Aufl., München 1999) ist, gefertigt wurde. Wer sich bis vor kurzem mit der Geschichte der Universität Rostock beschäftigte, war wesentlich auf die Darstellungen von Krabbe (1854) und die Jubiläumsschriften der Jahre 1969 und 1994 angewiesen, die z. T. bloß panegyrisch-wiederholend (1994), z. T. aus marxistischer Sicht geschrieben (1969) nicht den wissenschaftlichen Ansprüchen genügen können. Asches Arbeit ist eine im guten Sinne positivistische, die durch ihre ungeheure Materialfülle besticht. Im Mittelpunkt stehen eine gründliche Analyse der Matrikelfrequenz, des Einfluß- und Einzugsraumes der Universitäten Rostock und Bützow sowie der sozialen Herkunft der Studenten. Asche verfolgt so den Weg von einer überregional ausstrahlenden Universität hin zur absolutistischen Landesuniversität, die bezüglich ihrer wissenschaftlichen Attraktivität mit Neugründungen wie Halle oder Göttingen nicht mehr zu konkurrieren vermochte. Der Verf. geht zurecht von drei Phasen der Rostocker Universitätsgeschichte seit 1500 aus: der Neuformierung im Zeichen von Humanismus und Reformation, die zunächst einen drastischen Rückgang der Studentenzahlen mit sich führte, der Blütezeit im Zeichen des konfessionellen Zeitalters im Anschluß an die sog. *Formula Concordiae* (1563), als die Universität ihre höchste Matrikelfrequenz erreichte, und dem Niedergang im Zeitalter der Aufklärung. Zugleich zeigt sich ein eigenartiges Spannungsfeld zwischen städtischem Rat und den Herzögen, das in der temporären Spaltung der Universität in eine herzogliche in Bützow und eine städtische in Rostock kulminierte. Neben dem nüchternen Zahlenwerk, in dem die Matrikel gründlich und im Vergleich mit anderen Universitäten analysiert werden, steht das verdienstvolle Bemühen, ein Lehr- und Wissenschaftsprofil der einzelnen Fakultäten und einiger prominenter Vertreter anzureißen, eine Aufgabe, um deren Schwere jeder mit Bildungsgeschichte Befähigte weiß. Interessant sind die von Asche benannten Faktoren, die offensichtlich bis 1800 die Wahl des Studienortes beeinflussten und die sich auch auf die Studenten aus der Stadt Bremen bzw. dem Erzbistum und späteren Herzogtum Bremen-Verden beziehen lassen. Seit dem Ende des 15. Jahrhunderts war Rostock die *Hausuniversität* der Bremer, besonders im 16. Jahrhundert nach der Reformation. Hier spielten die hansischen Traditionen zunächst eine gewichtige Rolle, ehe sie im letzten Drittel des 16. Jahrhunderts mit der Kalvinisierung Bremens

zugunsten der konfessionellen Verortung verdrängt wurden und die Bremer, nach oder in Kombination mit einer Ausbildung am städtischen *Gymnasium Illustre*, sich in Richtung der niederländischen oder deutsch-reformierten Hohen Schulen und Universitäten orientierten. Gleichwohl blieb die Universität Rostock – wenn auch indirekt – einflußreich auf Bremen. Bereits für das Fürstenerzbistum Bremen und das Fürstentum Verden konnte Rostock als *Quasi-Landesuniversität* bezeichnet werden und wenn auch die nunmehr schwedische Obrigkeit nach der Übernahme der jetzt weltlichen Herzogtümer versuchte, etwaige Studenten zu einem Besuch schwedischer Hochschulen zu verpflichten, so blieb Rostock von Bedeutung, z.B. als Studienort von Lehrenden des lutherischen *Athenaeums* am Bremer Dom. Asche mustert in vergleichbarer Weise die deutschen und europäischen Territorien und zeigt, wie sich allmählich, aber stetig wachsend der Trend zur Landesuniversität mit einem regional begrenzten Einzugsbereich durchsetzte. Durch abschließende Untersuchungen zum sozialen Profil der Studentenschaft, ihrer Einbindung in die Eliten, städtische Patriaziate und die nachgestellten Tabellen sowie ein umfangreiches Quellen- und Literaturverzeichnis, erhält die Studie eine eindrucksvolle Plastizität. Sie wird sowohl als maßgebliche Arbeit zur Rostocker Universitätsgeschichte als auch als methodisch interessante Studie ihren Platz finden.

Vergleichbar läßt sich über die Arbeit Joachim Castans urteilen, einer Osnabrücker Dissertation, die ebenfalls von Anton Schindling betreut wurde. Castan füllt mit seiner Studie eine jener Forschungslücken, die bereits oben angesprochen wurden. Bisher fehlte über das akademische Gymnasium in Zerbst eine Darstellung, die denen über die Hohen Schulen in Herborn (1981) und Burgsteinfurt (1991) in nichts nachsteht. Die zeitliche Eingrenzung auf einen Betrachtungszeitraum von gerade siebzig Jahren erscheint zunächst überraschend, läßt sich aber durch die historischen Rahmenereignisse (Konfessionalisierung) legitimieren und ermöglicht eine tiefer gehende, inhaltliche Analyse des Lehr- und Publikationsbetriebes der Anstalt. Die Gründung des anhaltinischen *Gymnasium Illustre* stellt sich als konsequentes Ergebnis der Territorialisierung und Konfessionalisierung dar, als bewußte, zunächst philippistisch orientierte Gegengründung gegen das orthodoxe Wittenberg. Aus der Retrospektive betrachtet, taumelte die Schule von Krise zu Krise: z.T. bedingt durch politisch-militärische Ereignisse (Dreißigjähriger Krieg, Landesteilung, Relutherisierung des Territoriums), z.T. durch konfessionelle (Hinwendung des Herrscherhauses zum Calvinismus), fiskalische oder persönliche Probleme (Streitigkeiten unter den Professoren), sodaß Castan z.B. für die Jahre von 1635 – 1643 von einer »Existenz am Abgrund« spricht. Der erste Gründungsrektor Gregor Bersmann (1538 – 1611) erwies sich zwar als brillianter und fruchtbarer Philologe, zugleich aber als schlechter und gescheiterter Administrator. Zerbst gelang es nur in den ersten Jahren bis 1600 eine Attraktivität aufzubauen, die auf Studenten aus einem weiteren Kreis der deutsch-reformierten Gebiete wirkte, später blieb das *Gymnasium Illustre*, im Gegensatz zu Bremen und Herborn, ein regional orientiertes; so übte es kaum Anziehungskraft auf Bremer Studenten aus, ganz im Gegensatz zum Einfluß des Bremer Gymnasiums auf anhaltinische Studenten. Neben der Darstellung der Struktur der Hochschule, sind besonders Castans Analysen des Lehrangebotes und der Methodik von Bedeutung, da sie u. a. Vergleiche mit Bremen und anderen vergleichbaren Hohen Schulen zulassen. Hier ist die Quellenlage hinsichtlich des anhaltinischen Gymnasiums ungünstig. Lektionsverzeichnisse existieren – ganz im gravierenden Gegensatz zu Bremen – nur für die Jahre 1603 bzw. 1611/12, Aussagen mußten daher anderen Quellen wie Aktenmaterialien, Publikationen der Professoren und deren biographischen Äußerungen entnommen werden. Das Bild, welches sich hieraus ergibt, zeigt ein im wesentlichen unspektakuläres, zudem in den humaniora stark an Melanchthon

orientiertes Lehrangebot. Bemerkenswert ist allerdings der seit etwa 1600 entbrannte Streit um die Rezeption der Lehre des Franzosen Petrus Ramus, die bei Rektor Bersmann und Teilen des Kollegiums auf erbitterten Widerstand traf. Zum einen durchaus aus methodischen Gründen, zum anderen wohl auch aus konfessionellen, sah man doch in der ramistischen Lehre eine starke Nähe zum Calvinismus und fühlte sich immer noch philippistisch orientiert. Dessen ungeachtet richtete sich Zerbst seit etwa 1613 stark an Ramus aus, eine Entscheidung, die in eine Phase fällt, in der andere Hohe Schulen wie Bremen bereits wieder zu einem geregelten Nebeneinander von Ramus und Aristoteles/Melanchthon gelangt waren, wobei die Propädeutik eher von ramistischen Lehrbüchern, die weitergehende Ausbildung hingegen von einem komparatistischen Ansatz gezeichnet war. Castans Untersuchung spiegelt sowohl das politische, administrative als auch intellektuelle Schicksal einer höheren Bildungsanstalt, die Teil eines reformierten ›Bildungsnetzwerkes‹ war, das neben den Universitäten eine Reihe von temporär bedeutenden und einflußreichen Hohen Schule umfaßte, deren Rang durch die Forschung erst sukzessive erkannt wird. Damit werden zugleich die intellektuellen Leistungen des Philippismus und des Calvinismus in den deutschen Territorien um ein Stück sichtbarer und ermöglichen die zögerliche, aber allmähliche Abrundung eines Bildes, das sich bisher wesentlich aus politischen und theologischen Fermenten speiste.

Thomas Elsmann

Gabrisch, Anne (Hrsg.): Ricarda Huch: Du, mein Dämon, meine Schlange... Briefe an Richard Huch 1887 – 1897. Göttingen: Wallstein 1998. 871 S.

Der vorliegende dickleibige Band mit den Briefen der Schriftstellerin Ricarda Huch an ihren Vetter, Geliebten und Ehemann ihrer Schwester Lilly (von 1879 bis zur Scheidung 1907) umfaßt den Zeitraum von zehn Jahren zwischen 1887 – 1897. Die Herausgeberin hat in einer kaum abschätzbaren Arbeit im Deutschen Literaturarchiv Marbach die teilweise nur fragmentarisch erhaltenen Briefe gesichtet, datiert, sortiert, zerrissene Teile zusammengefügt, transkribiert und mit ausführlichem Kommentar versehen ediert. Die meisten Briefe sind Liebesbriefe, teilweise euphorisch (»Liebster Herzensrichard« vom 2.10.1890, »Über allen Ausdruck ja eigentlich über alle Möglichkeiten Geliebtester« vom 16.12.1896), teilweise voller Zweifel und Fragen, ob und wenn ja wie die Beziehung zwischen Schwager und Schwägerin, Cousin und Cousine weitergehen solle; in einigen Passagen geht es um die Edition von Werken Ricarda Huchs. Erhalten sind nur die Briefe von Ricarda an Richard, es fehlen die Antworten. Anne Gabrisch ist es gelungen, durch vielerlei Recherchen Details zu rekonstruieren und im Kommentar anzufügen.

Für Bremen vom kulturhistorischen wie literaturwissenschaftlichen Standpunkt aus aufschlußreich ist die darin enthaltene Zeitspanne von Oktober 1886 bis Mai 1897, in der sie in Bremen in der Kohlhöckerstraße 4 lebte. Ricarda Huch war von den Bremer Damen Dora Gildemeister und Christiane Rassow aus ihrer Studienstadt Zürich abgeworben worden, um an einem neuzugründenden Mädchengymnasium, das zunächst als »Vortrags-Lyzeum« begann, als Lehrkraft für die Fächer Literatur und Geschichte tätig zu sein. Bremen war für Ricarda Huch deswegen interessant, weil sie hier nicht allzu weit von Richard entfernt lebte, der in Braunschweig als Anwalt tätig war und dort mit seiner Frau Lilly sowie seinen drei Kindern wohnte. Es war beiden möglich, sich in Orten, die vor Familie, Freunden und Bekannten geheimgehalten werden mussten, zwischen Bremen und Braunschweig für wenige Stunden zu sehen.

Die Lehrtätigkeit in Bremen war für Ricarda Huch nicht besonders erfreulich. Zum einen fühlte sie sich in ihrer dichterischen Tätigkeit durch die festen Schulstunden eingeengt, zum anderen verstärkte sich ihr Eindruck, daß die Gymnasiumsgründung nicht den erhofften Erfolg haben würde, was sich später bestätigen sollte. Der Bremer Senat unter Schulrat Sander verweigerte dem Begehren nach dauerhafter Lizenz für ein Gymnasium die Erlaubnis, so daß das Vortrags-Lyzeum nach dem April 1898 mangels Interesse einschloß.

Etliche Passagen der Bremer Briefe sind höchst amüsant, befassen sie sich doch detailreich mit dem Bremer Gesellschaftsleben, das Ricarda Huch als geübte Beobachterin und Schreiberin mit spitzer Feder aufspießt: Die Menschen, die sie in Bremen sieht, erkälten sie durch ihre »oberflächliche, conventionelle Art« (Brief vom 12.10.1896), das Klima Bremens empfindet sie als ebenso »traurig und erschlaffend« wie das »Bildungsniveau in einer Kaufmannstadt«, das tiefer ist als gedacht (15.10.1896). Besonders empörend findet Ricarda Huch ihre verspätete Bezahlung durch Dora Gildemeister, so daß sie einen zornigen Brief an Richard sendet (18.10.1896). Weser und Bürgerpark dagegen gefallen ihr gut. Im Bürgerpark erlernt sie zum Ärger Gildemeisters das Radfahren, die derartige sportliche Tätigkeiten für eine Dame als plebejisch empfinden. Sie lernt in Worswede Heinrich Vogeler (1872 – 1942) kennen, der später einige ihrer Werke ausstattet.

Die Beziehung zu ihrem geliebten Richard, die nach einer Scheidung in einer Ehe münden soll, endet zunächst im Februar 1897. Richard Huch trennt sich von ihr, da er den Gedanken an eine Ehescheidung mit allen beruflichen Konsequenzen und den Abschied von seinen Kindern zu diesem Zeitpunkt nicht verkraften kann. Ricarda leidet entsetzlich, fängt sich aber mit preußischer Disziplin wieder und beginnt eine in einer geheimen Verlobung mündende Liaison mit einem jungen Rechtsreferendar aus Bremen, den sie bereits im Januar bei einer Veranstaltung im Hause Rassow kennengelernt hatte. Im Kommentar ist es hübsch zu lesen, wie Anne Gabrisch dieser Spur, die nicht in der Sekundärliteratur zu finden ist, nachgehen konnte. Ihr ist es gelungen, trotz aller Kouvrierungsversuche die Identität des jungen Mannes zu lüften. Es handelt sich um Hermann Eggers (1867 – 1947), der der bekannten gleichnamigen Bremer Weinhändlerfamilie entstammt. Seine Mutter war eine geborene Smidt und gehörte damit zu den Patrizierfamilien Bremens. Eggers ist als Rechtsreferendar tätig. Die Verlobung, von der Ricarda Huch zunächst meint, sie sei wahr und dauerhaft, mündet nicht in einer Ehe, die Beziehung zu Richard wird wieder aufgenommen. Im Mai 1897 verläßt Ricarda Huch Bremen in Richtung Wien, weil die Gymnasiumsgründung scheitert. Dort lernt sie den italienischen Zahnarzt Ermanno Ceconi kennen, den sie trotz ihrer Bremer Verlobung im Juli 1898 heiratet. In ihren 1937 erschienen Erinnerungen »Frühling in der Schweiz« äußerte sie sich zu diesem Thema folgendermaßen: »Ich war der Meinung, und bin es noch, daß eine Frau mit derartigen Kränkungen Männern keinen erheblichen Schaden zufügt; denn erstens finden sie leicht eine andere, wenn ihnen daran liegt, und zweitens wissen sie ihre Freiheit um so viel höher zu schätzen, als sie für sie wirksamer und gehaltvoller ist.« Für Hermann Eggers war es jedoch offenbar nicht so leicht, eine Ehefrau zu finden. Erst neun Jahre später, nämlich 1906, heiratete er im reifen Alter von 39 Jahren Lydia Dreyer. Eggers trat 1912 wieder in Erscheinung, als er eine Protestversammlung gegen die vom damaligen Kunsthallendirektor Gustav Pauli angekauften Gemälde leitete, damit aber scheiterte. Dies wird uns von Marga Berck in ihrem Buch »Die goldene Wolke« (1954) berichtet.

Der Briefwechsel endet mit der Bremer Zeit. Das Nachwort schließt mit der Aussicht auf eine Fortsetzung des vorliegenden »Briefromans«, nämlich mit der Entwicklung der Beziehung zwischen Richard und Ricarda ab 1905, die schließlich doch 1907 in

einer Ehe mündete, die aber nicht für die Ewigkeit bestimmt war: Sie scheiterte bereits nach fünf Jahren, weil Richard eine Beziehung zu einer 30 Jahre jüngeren Geigerin aufgenommen hatte. Das tragische Scheitern dieser über Jahrzehnte währenden Liebe zwischen Richard und Ricarda läßt sich an den Briefen aus dem vorliegenden Buch bereits erahnen.

Anne Gabrisch hat Enormes geleistet. Die Schwierigkeit der Lektüre und Transkription der in verblaßter Sütterlinschrift verfaßten Briefe sowie der ausführliche Kommentar heben die Leistung der Herausgeberin heraus. Durch die Edition dieser Briefe werden die Persönlichkeit der bedeutenden Dichterin Ricarda Huch sowie der zeitgeschichtliche Zusammenhang der Studienzeit in Zürich erhellt. Die Hintergründe der Bremer Gymnasiumsgründung rücken ins Bewußtsein. Insgesamt ist die Bremer Zeit Ricarda Huchs erst in den letzten Jahren aufgearbeitet worden (vergl.: Bettina Kaemena: Ricarda Huch in Bremen. Bremisches Jahrbuch Band 72/1993, S. 116 ff.), die menschlichen und ebenso tragischen wie manchmal komischen Lebensumstände werden durch die Briefe bewußtgemacht. Ein ausführliches kommentiertes Register ist ebenso zu finden wie ein Literaturverzeichnis sowie ein Verzeichnis von Gedichtanfängen und -titeln.

Das Lesen der Briefe wird manchmal erschwert durch Verweise auf Anmerkungen, die weiter vorn zu suchen sind. Das Blättern in diesem inhaltlich wie gewichtsmäßig schweren Band wird dadurch hin und wieder mühsam. Sonst ist das Buch sorgfältig recherchiert und geschrieben.

Die Briefe sind naturgemäß ein authentisches Zeugnis für Ricarda Huchs literarische Anfänge, für die Probleme einer begabten Frau in einer von konservativen Männern bestimmten Zeit, sich beruflich durchzusetzen. Vor allem aber beeindruckt der seelische Spagat einer Frau zwischen der Notwendigkeit, durch Dichtung Geld zu verdienen, und ihrer über Jahrzehnte bestimmenden Liebe zum Schwager, die um die Unmöglichkeit dieser Beziehung wußte und doch nichts sehnlicher wünschte, als daß sie dauerhaft Realität werden möge. Man darf den folgenden zweiten Band mit Spannung erwarten.

Bettina Kaemena

Heitmann, Claus: Von Abraham bis Zion. Die Bremische Evangelische Kirche. Zweite überarbeitete und erweiterte Auflage. Bremen: Temmen 2000. 263 S. mit zahlreichen Abb.

Bereits die erste Auflage von Claus Heitmanns Handbuch zu den Gemeinden der Bremischen Evangelischen Kirche wurde im Bremischen Jahrbuch freundlich aufgenommen (vgl. Andreas Röpcke, in: Brem. Jb. 64, 1986, S. 289 f.). Daß nun auch die zweite Auflage Erwähnung im Rezensionsteil erfährt, ist nicht allein der Erweiterung des Bandes um einen systematisch gänzlich neuen zweiten Teil zu verdanken. Daß der Umfang des Buches um fast ein Viertel anstieg, ist auch den Fortschreibungen und Erweiterungen (v. a. um Abbildungen) in den Einzelkapiteln zu den bereits in der ersten Auflage behandelten Kirchengemeinden zuzuschreiben.

Strukturell orientiert sich die zweite Auflage an dem bewährten Muster, die Gemeinden nicht – wie der Titel nahelegen mag – handbuchartig alphabetisch abzuhandeln. Vielmehr wird ausgehend von der Altstadt über die Vorstädte und das Landgebiet topographisch in konzentrischen Kreisen die allmählich gewachsene bremische Kirchenlandschaft vorgestellt. 69 Gemeinden im ersten und nunmehr 45 Dienste und Einrichtungen der Bremischen Evangelischen Kirche im zweiten Teil

behandelt das gelungene Buch. Die zunächst auffälligste Veränderung betrifft die Aufmachung des Bandes. Kam die erste Auflage noch in spröder Kirchentagsästhetik daher (lila Schrift auf grauem Grund), so lädt jetzt ein durchgehend im Farbdruck reichhaltig bebildeter dunkelblauer Leinenband zum Lesen ein.

Bei der Erweiterung um das Hauptkapitel zu den Diensten der Bremischen Evangelischen Kirche mag man zunächst vor allem an Einrichtungen denken, die nur wenig in der bremischen (Kirchen-) Geschichte verwurzelt sind, wie Ausbildungsreferat, Sektenberatung, Frauenbeauftragte oder StudentInnengemeinde (sic). Diese stehen zwar im Vordergrund, doch schon ein zweiter Blick belehrt den historisch interessierten Leser eines besseren. Stichworte wie Bremische Evangelische Bibelgesellschaft, Diakonissenanstalt, Bremer Kirchenzeitung, Diakonisches Werk – Innere Mission, Gustav-Adolf-Werk, Seemannsmission oder Norddeutsche Missionsgesellschaft lassen erahnen, daß hier Einrichtungen behandelt werden, deren Gewicht und Wirkungsgeschichte dem einzelner Gemeinden mindestens ebenbüdig ist, ja, die, wie die Norddeutsche Missionsgesellschaft, von internationaler Bedeutung sind. Wie schon bei den Gemeindegliedern werden auch hier gut recherchierte und flüssig erzählte Informationen zur Geschichte und zum Aufgabenbereich der Einrichtungen geboten. Damit wird die Darstellung dem Anspruch, für den interessierten Laien in einem bebilderten Lesebuch die geschichtliche Entwicklung und die aktuelle Arbeit der Einrichtungen zu skizzieren, hervorragend gerecht. Allerdings wird derjenige, der nach weitergehenden Informationen sucht, im ersten wie auch zweiten Teil zu mancherlei Fragen Quellenbelege und vor allem Hinweise auf weiterführende Literatur vermissen. Für eine eventuell anstehende dritte Auflage des Bandes sei daher die Anregung erlaubt, entweder die Einzelkapitel oder den Anhang um die anschließende Angabe grundlegender Literatur zu ergänzen.

Konrad Elmshäuser

Reeken, Dietmar von: Kirchen im Umbruch zur Moderne. Milieubildungsprozesse im nordwestdeutschen Protestantismus 1849 – 1914. Gütersloh: Gütersloher Verlagshaus 1999. 456 S. (Religiöse Kulturen der Moderne. Hrsg. von Friedrich Wilhelm Graf und Gangolf Hübinger, Band 9)

Der Autor legt mit seinem Werk, das die leicht überarbeitete Fassung seiner Habilitationsschrift an der Universität Vechta ist, eine grundlegende Arbeit zur Geschichte des norddeutschen Protestantismus zwischen 1849 bis 1914 sowie des Protestantismus überhaupt vor. In der letzten Zeit ist er bereits hervorgetreten mit einer kirchlichen Familienbiographie über die Bremer und Delmenhorster Unternehmerfamilie Lahren sowie über die Geschichte der Diakonie der Gemeinde Unser Lieben Frauen in Bremen (vgl. die Besprechung in diesem Band). Damit hat er sich als profunder Kenner des Bremer Protestantismus sowie als Historiker erwiesen, dem das Thema Diakonie, insbesondere des 19. Jahrhunderts, eng vertraut ist.

Die These, die von Reeken aufstellt und durchführt, ist, daß sich im Bewußtsein der Allgemeinheit die Geschichte der evangelischen Kirche mit ihren verschiedenen diakonischen Werken als eine Verfallsgeschichte darstellt (Kirchenaustritte, Werteverluste, Öffentlichkeitsverlust usw.). Dem gegenüber arbeitet der Autor heraus, daß diese Geschichte eigentlich eine »Erfolgsstory« (S. 9) ist (Kirche und Diakonie als bedeutende Arbeitgeber in der Bundesrepublik, Kirchen als gesellschaftliche Massenorganisationen usw.) und daß die Grundlagen zu dieser Erfolgsgeschichte im 19.

Jahrhundert gelegt wurden, indem die Kirchen in einen vielschichtigen Dialog mit der immer stärker werdenden Säkularisation eintraten.

Ein ausführliches Zitat drückt die These des Autors genauer so aus: »Ausgangsüberlegung dieser Arbeit ist die These, dass das 19. Jahrhundert die Sattelzeit für den Einstieg in diese Erfolgsgeschichte war. Hier entstanden in der Auseinandersetzung mit den zentralen Herausforderungen der Moderne die Reaktionsmuster, die ein weiteres Fortschreiten des – auch hier natürlich nicht bezweifelten – Entkirchlichungsprozesses und das Versinken der Kirchen in der Bedeutungslosigkeit nachhaltig verzögerten, wenn nicht verhinderten.« (S. 10 f.)

Von Reeken erweist sich als sachkundiger Protestantismuskenner, wenn er die Entwicklung der Erforschung des Protestantismus seit dem 19. Jahrhundert umreißt und darauf hinweist, daß sich seit den letzten zehn Jahren – z.B. durch die Arbeiten des protestantischen Theologen Friedrich-Wilhelm Graf – ein Paradigmenwechsel vollzogen hat. Sah man zuvor – in den sechziger und siebziger Jahren – in den Aktionen und Reaktionen des Protestantismus des 19. Jahrhunderts hauptsächlich eine Geschichte des Versagens und der Defizite – z.B. die Allianz zwischen Thron und Altar und die Arbeiterfrage –, so werden seitdem die differenzierten Kommunikationsprozesse zwischen Protestantismus und Gesellschaft näher aufgezeigt. Anders als der römisch-katholischen Kirche war es dem Protestantismus nämlich möglich, auf die brennenden sozialen und politischen Fragen zumindest teilweise einzugehen und somit ein Verbindungsnetz zu schaffen, das eigentlich dem Wesen des Protestantismus entspricht, nämlich der Austausch der evangelischen Kirche mit den Problemen der jeweiligen Gegenwart.

Ein Gesamtbild des Protestantismus zu zeichnen wäre vermessen, wie der Autor selber meint. Er macht sich jedenfalls mutig auf den Weg, Schneisen aufzuzeigen und Strukturierungen vorzuweisen. So gibt er in dieser Arbeit ein präzises Bild des kirchlichen Milieus, in dem sich die Grundlagen der »Erfolgsstory« Kirche heute gebildet haben. Von Reeken zeigt nach seinen ausführlichen Vorüberlegungen in einem 1. Teil das Innenbild des »Milieus« sowie in einem 2. Teil die »Außenbeziehungen« desselben. Die Entwicklung der Landeskirchen sowie das kirchliche Verbandswesen, das sich neben den herkömmlichen Kirchen bildete, wird sorgsam dargestellt und untersucht. Weiter umreißt von Reeken den Pfarrer »als Milieukern und Milieumanager« sowie die »sozialen Trägergruppen des Milieus«. Das Wert- und Normensystem des damaligen Protestantismus wird herausgearbeitet, insbesondere das Thema Schule und Erziehung. Die »Außenbeziehungen des Milieus« (2. Teil) umfassen das Verhältnis zwischen Staat und Kirche (z.B. auch zur Sozialdemokratie).

In einem 3. Teil stellt der Autor das »Milieu« in der Gesellschaft (diakonische Arbeit: Armen- und Krankenpflege, Gefangenen- und Entlassenenfürsorge, Anstalten für soziale Randgruppen) vor und stellt den 4. Teil als Schlußüberlegungen unter die einprägsame Überschrift: »Zwischen Volkskirche und Wagenburg? Protestantische Milieubildung im Übergang zur Moderne«.

Dietmar von Reeken erweist sich als ausgezeichnete Kenner des norddeutschen wie aber auch des Gesamtprotestantismus des 19. und des beginnenden 20. Jahrhunderts. Sein Werk wird als zukünftiges Standardwerk zu weiteren Forschungen über dieses Thema heranzuziehen sein. Neben dem Theologen werden auch der norddeutsche Lokalforscher sowie der Genealoge manches Unvermutete finden.

Eines wird beim Lesen des Werks deutlich: Es ist einerseits als historische Gesamtdarstellung aufzufassen und bietet andererseits fundiertes lexikalisches Wissen, das nicht zuletzt gerade außerhalb des akademischen Rahmens abgefragt werden sollte, sprich: Das Buch von Reekens gehört auch in die Bibliothek des historischen und theologischen Laien, der sich auf die Solidität des Handwerks des Autors verlassen

kann. Dem evangelischen Pfarrer und der evangelischen Pfarrerin sowie anderen kirchlichen Funktionsträgern kann das Werk überdies zum Kompendium über den tatsächlichen Einfluß der Kirche gestern und heute dienen. Von Reeken räumt mit überkommenen und letztlich nicht wissenschaftlich hinterfragten inner- und außerkirchlichen Meinungen über das kirchliche Milieu gründlich auf. In diesem Werk wird deutlich, wie sehr profunde historische Forschungen ein vermeintlich klares Bild (»Verfallsgeschichte« des Protestantismus) korrigieren können.

Peter Ulrich

*Reeken, Dietmar von: Von der Gotteskiste zur sozialen Fürsorge. 475 Jahre Liebfrauen-
diakonie in Bremen. Bremen: Temmen [2000]. 152 S. mit zahlreichen Abb.*

Um es vorwegzunehmen: Der Untertitel des vorliegenden Buches verweist auf den Anlaß der Publikation, nämlich die 475. Jahrfeier der Gründung der Diakonie von Unser Lieben Frauen. Er umschreibt jedoch nicht den in ihr behandelten historischen Zeitraum. Vielmehr haben die Diakonen von Unser Lieben Frauen bei Dietmar von Reeken eine Fortschreibung der 1925 anlässlich der 400-Jahrfeier erschienenen Schrift »400 Jahre evangelische Liebestätigkeit in Bremen« von Franziskus Petri in Auftrag gegeben.

Die Darstellung steht somit im Schwergewicht in der jüngeren Geschichte und in der Zeitgeschichte. Trotzdem bieten die beiden Einleitungskapitel zur Vorgeschichte der Diakonie gelungene Überblicke zur Entwicklung der organisierten städtischen Armenfürsorge in Bremen, wie sie sich nach der Reformation, deren Kind letztlich auch die Diakonie von Unser Lieben Frauen ist, herausgebildet hat. Unser Lieben Frauen kommt hierbei die Ehre zu, als erste Bremer Kirchengemeinde eine »Gotteskiste« eingerichtet zu haben. Sachkundig beschreibt von Reeken die weitere Entwicklung der Diakonie und der Diakone bei Unser Lieben Frauen und in den anderen Kirchengemeinden, die immer in enger Verbindung zur Fürsorgepolitik des Rates standen und über weite Strecken zu ausführenden Organen der obrigkeitlichen Armenpolitik – so vor allem in Einrichtungen wie Armenhaus und Armeninstitut – wurden.

Die in diesem Zusammenhang herausgebildete dienende Funktion der Diakonie erfuhr im 19. Jahrhundert durch eine Verbürgerlichung des diakonischen Personals und durch die Kommunalisierung der Armenpflege eine Neuausrichtung. 1875/78 ging in Bremen die Armenpflege in die Regie der Stadt über, für die Gemeinden beginnt mit diesem Datum die eigentliche Gemeindearmenpflege. Diese Zäsuren beschreibt von Reeken am konkreten Bremer Beispiel, bettet die lokalen Vorgänge jedoch in die allgemeine Situation des Protestantismus im 19. Jahrhundert ein und erläutert detailliert die Aktivitäten der Liebfrauentiakonie bis zum Ersten Weltkrieg.

Nach dem chronologisch-historischen Überblick bis zu diesem Zeitpunkt folgt der systematisch ausgerichtete Hauptteil der Darstellung zur Diakonie im Wohlfahrtsstaat des 20. Jahrhunderts. Der Handlungsrahmen des Buches wird hier deutlicher auf die Diakonie von Unser Lieben Frauen zugeschnitten, diese gewinnt dadurch mehr Farbe und Kontur als im ersten Teil, der Wert der Untersuchung sinkt jedoch durch das nun mehr in den Hintergrund tretende allgemeine gesellschaftliche Umfeld und die anderen Gemeinden. Dies gilt in besonderem Maße für die Ausführungen zum Selbstverständnis der Diakonie. Informativer und für das Verständnis der Aufgaben der Diakonie von großer Wichtigkeit sind hingegen die Ausführungen zu den Handlungsfeldern der Liebfrauentiakonie von den 20er bis zu den 90er Jahren,

die hier mit den Stichworten Sozialfürsorge, Krisenfürsorge und Betreuung von Problemgruppen und Einzelpersonen kurz genannt seien.

Eine Auftragsarbeit, zumal wenn sie ehrlich als solche gekennzeichnet wird, muß gerade bei einer Einrichtung, die über die Brüche unseres Jahrhunderts hinweg Bestand hatte, den Jubilar kritisch beleuchten können. So finden auch besonders schwierige Umstände und Zeiten angemessenen Raum. In eigenen Kapiteln werden sowohl die Rolle der Diakonie im NS-Staat als auch die Entnazifizierungsfrage behandelt. Die betont bürgerlichen und mehrheitlich konservativ ausgerichteten Diakone standen dem Nationalsozialismus nicht ablehnender oder kritischer gegenüber als die große Mehrheit der bürgerlichen Kreise Bremens, aus denen sie sich rekrutierten. Was die Diakonie in zeitweisen Widerspruch zu den Forderungen des NS-Staates brachte, war die Bedrohung ihrer Unabhängigkeit und der Monopolanspruch der NS-Wohlfahrtseinrichtungen auf Tätigkeitsfelder, in denen die Diakonie bislang hauptsächlich aktiv gewesen war (Spenden und Sammlungen). Nach der »kurzen Episode« (S. 127) Entnazifizierung beschreibt von Reeken nach der Rückkehr zu den alten Arbeitsfeldern der Diakonie die Entwicklung einer öffentlichen politischen Diskussionskultur als auffallendes Charakteristikum in der Nachkriegsgeschichte der Liebfraundiakonie.

Der reich bebilderte Band schließt mit einem Verzeichnis der Diakone seit 1919 und Quellen- und Literaturhinweisen.

Konrad Elmshäuser

Rosteck, Oliver: *Bremische Musikgeschichte von der Reformation bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts*. Lilienthal: Eres 1999. 374 S.

Eine geschlossene Darstellung der bremischen Musikgeschichte in der Frühen Neuzeit war bisher ein Desiderat der Forschung; erst für die Zeit seit der Aufklärung stand mit der Arbeit von Klaus Blum (1975) eine voluminöse Studie zur Verfügung. Die vorzustellende Studie – eine Münsteraner Dissertation – hat zum Ziel, diese Lücke zu schließen. Grundlage hierfür boten im wesentlichen Archivalien aus den Staatsarchiven in Bremen und Stade sowie inhaltlich vergleichbare historische Buch- und Handschriftenbestände der Staats- und Universitätsbibliothek Bremen. Damit ist zugleich eine Stärke der Arbeit des Verf. beschrieben: die gründliche Analyse von Primärquellenmaterial. Dem steht gegenüber, daß man bei der Auswahl und der Heranziehung von Sekundärmaterial gelegentlich andere und neuere Literatur hätte erwarten müssen. So fehlen – trotz aller jeweiligen Unzulänglichkeiten – die Artikel »Bremen« in der *MGG* (1. Aufl. 1952, 2. Aufl. 1995) und im *New Grove Dictionary of Music and Musicians* (1980), der entsprechende Beitrag von Klaus Blum in *Geistiges Bremen* (1960) und die verschiedenen Arbeiten zu den bremischen Orgeln (Gustav Fock, 1974; Uwe Pape, 1963, 1968 etc.). Auf anderen Feldern sind beispielhaft aufzuführen: Klaus Schwarz (*Kompanie, Kirchspiele und Konvent in Bremen*, 1969), Rolf Engelsing (*Der Bürger als Leser*, Stuttgart 1974), Ortwin Rudloff (*Bremen*, in: *TRE*, Bd. 7, 1981) und der Sammelband über Nathan Chytraeus (1991).

Die o.g. Ausrichtung auf die Nutzbarmachung von Archiv- oder verwandten Materialien läßt der Darstellung zugleich eine gewisse Einseitigkeit anhaften. Andere, wichtige Quellengattungen sind gar nicht oder nur ephemer erschlossen. So die für die bremische Geschichte wichtigen Chroniken (Renner, Koster, Post einschließlich ihrer variierenden Fortsetzungen) und die zahlreichen Reisebeschreibungen. Hier wären zu berücksichtigende Fakten an die Hand gegeben worden, da etwa bei

wichtigen Ereignissen wie den Empfängen fremder Delegationen und Fürsten oder Feiern (z.B. Friedensfeierlichkeiten nach 1648 und nach den Schwedenkriegen) der Musik eine wichtige Rolle beigemessen wurde.

Das Resultat stellt – bei allen kritischen Vorbemerkungen – ein für die Zukunft wichtiges Fundament dar, das institutionsgeschichtlich angelegt ist und zugleich ein biographisches Repertorium bietet. Der Verf. gliedert seine Studie nach den wichtigsten Trägern von Musik in Bremen: Städtische Musikorganisation (Ratsmusik, Turmbläser, Stadtmilitär, Stadt-Convoy), Städtische Kirchenmusik (Kantoren der Lateinschule, des *Paedagogeum* und des *Gymnasium Illustre*, Organisten der Alt- und Neustadt, Turmbläser) und Kirchenmusik am Dom (Kantoren und Subkantoren der Lateinschule an Domschule und *Athenaeum*, Chor, Organisten, Musikanten). Dabei ergibt sich der Umfang der jeweiligen Darstellung zwangsläufig aus dem zur Verfügung stehenden Quellenmaterial, wie etwa die Bemerkungen zur Ratsmusik vor dem 16. Jahrhundert belegen. Hinsichtlich der Ratsmusik wird ihre inhaltliche und personelle Entwicklung deutlich, die im 18. Jahrhundert – bedingt durch eine zunftmäßige Organisation und das Nachrücken von Familienmitgliedern – allmählich an Bedeutung verlor, zumal nach dem Tod des am Ende des 17. Jahrhunderts berufenen ehemaligen kurhannoverschen Hofmusikers Clamor Heinrich Abel die innovative Kraft erloschen war. Als Resultat verblieb 1751 die Vereinigung der Ratsmusikanten mit den Regimentshautboisten, allerdings unter Beibehaltung der jeweiligen Aufgaben. Kontinuierlich versuchten die Ratsmusikanten, das seit dem 16. Jahrhundert ihnen zustehende Privileg zum Aufspielen bei Hochzeiten zu wahren und bestätigen zu lassen, mußten dies aber spätestens seit der Mitte des 17. Jahrhunderts mit anderen Gruppen teilen. Zugleich offenbart sich im Kontext der Ratsmusik das Phänomen der Sozialdisziplinierung durch den frühmodernen Staat mittels des reglementierenden Eingriffes in die Privatsphäre; die zahlreich auch in Bremen nachzuweisenden Hochzeitsordnungen beinhalten neben anderen Punkten auch Vorschriften, die sich auf die Musik beziehen. Wie weit und auch für die Musiker in ihrer Wirkung evident manche Reglementierungen griffen, zeigt z.B. die starke Einschränkung von musikalischer Begleitung, begleitet vom Verbot der Tanzmusik in der Ordnung von 1634, ein offener Reflex auf die Zeitumstände (Dreißigjähriger Krieg), das eben auch das Einkommen der Musiker schmälerte.

Parallel dazu prägten kirchliche Musikorganisationen nachdrücklich das Bild, wobei es eine nicht umstrittene Entscheidung des Verf. ist, die an der Lateinschule bzw. am *Paedagogeum* als Unterstufe des *Gymnasium Illustre* betriebene Musik der nicht-säkularen Sphäre zuzuordnen, wiewohl die Aufgaben und Funktionen des Kantors und des *Collegium musicum* situativ wechselten. Während diese Tätigkeiten, die soziale Stellung des Kantors (bis zum Ende des Kantorats 1773) und die Aufgaben der Kirchenorganisten nachvollziehbar und belegbar sind, bleiben die Konturen des theoretischen Musikunterrichtes an der Lateinschule bzw. am *Paedagogeum* undeutlich. Die Lektionsindices sprechen für die *Quarta* und *Tertia* tatsächlich pauschalisierend von *Musica*, *Ars Musica* und *Musica simplex*, ohne dezidiert Lehrbücher zu benennen. An diesem Punkt ist die Vorgehensweise des Verf. problematisch: Es ist legitim hier über verwandte Lehrbücher zu spekulieren, aber zugleich vermag der Rückgriff auf im niedersächsischen Umfeld verwandtes Lehrmaterial nicht gänzlich in seiner Schlüssigkeit zu überzeugen, da der intellektuelle Orientierungsrahmen der reformierten städtischen Bildungsanstalten ein ganz anderer war. Zum kirchenmusikalischen Repertoire ist neben der Sammlung von Psalmenparaphrasen des Schotten George Buchanan (vertont von Statius Olthof, herausgegeben vom späteren Bremer Schulrektor Nathan Chytraeus) auch die deutsche Musikversion der Psalmen des Lutheraners Ambrosius Lobwasser zu rechnen; Lobwassers Version entstand als

Übersetzung des kalvinistischen ›Hugenottenpsalters‹, wurde bis 1798 im reformierten Bekenntnisbereich benutzt und in Bremen mehrfach, z. T. variiert, gedruckt (nachweisbarer erster bremischer Druck 1616 bei Thomas de Villiers in niederdeutscher Sprache).

Auf die reformierte Kirche folgt in der Darstellung die lutherische, die sich auf den Dom focussiert; die musikalischen Institutionen an Dom, Domschule und *Athenaeum* werden umfassend und plastisch vorgestellt. Dem Urteil des Verf., daß die – nicht zuletzt durch die politischen Interessen der Territorialmacht Schweden geförderte – Dommusik in einer Reihe von Punkten sich innovativer als die städtische zeigte, zumal hier die zunftmäßige Organisation fehlte und gezielt Musiker von außerhalb angeworben wurden, ist vorbehaltlos zuzustimmen. Die konfessionelle Spaltung der Stadt hinterließ somit auch im Bereich der Musik deutliche Spuren. In den Kontext der Domschule wären vermutlich auch drei bei Erhard Berger 1657, 1659 und 1660 in Bremen verlegte Werke des Mindener Kantors Otto Gibelius (1612 – 1682) zu stellen.

Wie bereits angemerkt, findet der Leser eine wichtige, grundlegende Darstellung der Musikgeschichte Bremens vor, die zu Recht neben der von Michael Rüppel über das bremische Theater (1996) plaziert werden kann. Die Stärken in der Sichtung, Ausarbeitung und Gewichtung des Materials überwiegen dabei die eingangs geschilderten Schwächen, die wesentlich den historischen Verortungsrahmen betreffen; so werden z. B. die Bedeutung der reformierten Konfessionalisierung und ihrer Konsequenzen zu wenig betont. Manche im referierenden Teil anzutreffenden (Vor-)Urteile hat jedoch nicht der Verf. zu verantworten, sondern andere Protagonisten, so das immer wiederholte dictum, daß Bremen im 17. und 18. Jahrhundert kaum auf über das Mittelmaß hinausgehende kulturelle und intellektuelle Leistungen verweisen kann; eine in ihrer Pauschalisierung nicht zutreffende Feststellung. Methodisch nicht konsequent durchgeführt und inhaltlich widerspruchlos nachvollziehbar ist hingegen der Ansatz, bremische Entwicklungen mit denen anderer Städte zu vergleichen. Hier bleibt im einzelnen offen, warum bestimmte Städte herangezogen werden, andere hingegen nicht; zu wünschen wäre eine konsequente, begründete Orientierung gewesen, die einen verbindlichen Rahmen (etwa norddeutsche Städte ohne Berücksichtigung der Konfessionen und ihrer Stellung [Residenzstädte], reformierte Städte, Hafenstädte [z. B. unter Einschluß Danzigs]) vorgegeben hätte.

Diese Punkte sollen nicht als grundlegende Kritik, sondern als Vorschläge verstanden werden, die in einer möglichen Neubearbeitung berücksichtigt werden sollten. Eine Neubearbeitung, die wegen der Bedeutung des Themas, aber auch in erster Linie wegen der mangelnden Qualität des Druckes anzuraten wäre. Wie in vielen wichtigen Dissertationen, wird auch hier das Resultat in einer fast amateurhaften Form präsentiert, die in keinem Verhältnis zum Inhalt steht. Eine Neubearbeitung könnte endlich auch dem optischen Bedürfnis des Lesers Rechnung zollen, z. B. auch durch die Präsentation von Notenbeispielen aus Gelegenheitsliteratur oder von Portraits (etwa von Clamor Heinrich Abel).

Thomas Elsmann

Schauinsland, Hugo H.: Unterwegs in Übersee. Aus Reisetagebüchern und Dokumenten des früheren Direktors des Bremer Übersee-Museums. Hrsg. vom Übersee-Museum Bremen, bearb. von Anne E. Dünzelmann. Bremen: Hauschild 1999. 368 S., zahlreiche Abb.

Es gibt Bücher, die auf den ersten Blick auffallend und anziehend wirken. Ein exotisches Boot auf dem Strand, ein vom Meerwind geblähtes Segel und Fischer, die neugierig in die Kamera schauen: ein solcher Schutzumschlag könnte durchaus den Katalog eines Reiseanbieters zieren. Doch geht die Einladung zur Reise in diesem Falle nicht in die Ferne sondern in die Vergangenheit, auch in die bremische.

Dr. Hugo Hermann Schauinsland (1857 – 1937), als Gründer und erster Direktor des Überseemuseums Bremen für die Entwicklung der Bremer Museumslandschaft eine zentrale Persönlichkeit, überrascht über 60 Jahre nach seinem Tod mit dem Erscheinen einer Autorenschrift unter dem Titel »Unterwegs in Übersee«. Erst der Untertitel klärt auf, daß es sich nicht um ein Buch von Schauinsland, sondern um eine Veröffentlichung aus Tagebüchern und Dokumenten von Schauinsland handelt, die von Anne E. Dünzelmann bearbeitet und kommentiert wurden.

Folgt man dem Vorwort von Museumsdirektorin Viola König und von Andreas Lüderwaldt (Redaktion), so muß das Übersee-Museum seit der Ära Ganselmeyer von einer kollektiven Amnesie befallen gewesen sein. Daß bei der Familie Schauinsland Reisetagebücher, Briefe und Aufzeichnungen des verdienstvollen Museumsgründers verwahrt wurden, erfährt man zufällig anlässlich einer Ostpreußen-Ausstellung im Rathaus. Man ist »überrascht« nun endlich Fragen beantworten zu können, die »Generationen von Museumsleuten bewegten«. Doch nicht nur bei den Enkeln von Schauinsland, auch im Staatsarchiv und gar im Museum selbst taucht im Umfeld des 100. Jubiläums 1996 »eine große Fülle an zusätzlichem Material (...) teils neuerdings erst wieder« auf, das es ermöglicht, einen weiteren Abschnitt »musealer Vergangenheitsbewältigung« in Angriff zu nehmen.

Vorliegender Band bietet sehr viel mehr als bloße Auszüge aus Tagebüchern und Dokumenten. Die Einführung stellt die Vorläufer des Überseemuseums, die Berufung Schauinslands und den Aufbau des Museums ebenso dar wie den weiteren Lebensweg Schauinslands und dessen Einbindung in die regionale und überregionale wissenschaftliche Gemeinde. Behandelt werden die Höhepunkte des musealen und wissenschaftlichen Schaffens des hoch angesehenen Museumsleiters in Bremen, aber auch die unwürdigen Umstände seiner Ruhestandsversetzung im Jahre 1933.

Vier große Forschungs- und Sammelreisen Schauinslands werden ausführlich dokumentiert: 1896/97 (u. a. USA, Pazifik, Australien, Ägypten); 1905/06 (u. a. Hongkong, Südsee, China, Korea, Japan und Borneo); 1907/08 (u. a. USA, Pazifik, Japan, China, Südostasien); 1913/14 (u. a. China, Südsee und Ägypten).

Der Inhalt des Bandes hält, um dies vorwegzunehmen, was das Titelbild verspricht. Bei aller Mühsal des Reisens und bei aller geschäftigen Betriebsamkeit des Sammelns enthalten Schauinslands Notizen und Aufzeichnungen noch immer sehr viel unmittelbare Anschaulichkeit der exotischen und fremden Länder. Nicht nur potentielle Sammlungsgegenstände, auch Landschaften, Siedlungen und Menschen werden eingehend in den Tagebüchern beschrieben. So hält Schauinsland bei der Fahrt durch die Stadt Kanton sämtliche sinnlichen Eindrücke fest, der Lärm, die Gerüche, das Gewirr und die Enge der Gassen verbinden sich zu einem Panorama, das durch Bemerkungen zu den Lebens- und Arbeitsbedingungen der einfachen Bevölkerung bereichert wird. Schauinsland folgt weitgehend den Handelswegen der europäischen, namentlich der bremischen Kaufleute, doch auch der oft dramatischen Veränderung

der Welt der Einheimischen durch die Europäer gilt sein Blick. Seine dokumentarische Leistung ist erst vor dem Hintergrund der Reiseumstände und der oft langwierigen und unsicheren Korrespondenzwege angemessen zu beurteilen. Doch so spannend und schön die in der Auswahl gebotenen Textauszüge auch sein mögen, der eigentliche Wert der Veröffentlichung liegt in der Dokumentation von Schauinslands Vorgehensweise auf den Sammlungsreisen, die das politische und kulturelle Zeitcolorit, die persönlichen Vorlieben und wissenschaftlichen Qualitäten Schauinslands, seine enge Verbindung mit Teilen der bremischen Kaufmannschaft und auch die Einbindung Bremens in das internationale Handelsgeflecht der Jahrhundertwende eindringlich darstellt und mit angenehmer Zurückhaltung reflektiert.

Ein abschließendes Kapitel hat Dünzelmann Schauinslands Leben und Werk gewidmet bzw. seiner Einordnung in die deutsche Museumslandschaft seiner Zeit. Ein Anhang zu Lebensdaten, Ordensverleihungen und Veröffentlichungen von und über Schauinsland rundet das Material zu seiner Person ab. Das faszinierende Panorama einer außergewöhnlichen Gestalt wird mit zahlreichen zeitgenössischen Photographien aus Museums- und Familiensammlungen sowie aus dem Besitz von Bremer Firmen (v. a. Melchers) abgerundet. Bilder von Quellentexten und Sammlungsmaterialien, so vor allem Abbildungen der Tagebuchseiten und Briefe lassen erkennen, welche Schwierigkeiten Transkription und Bearbeitung bereitet haben.

Die grundsätzlich richtige Entscheidung, keine reine Edition, sondern eine bearbeitende und kommentierende Darstellung der Tagebücher und Korrespondenzen von Hugo Schauinsland vorzulegen, hat an manchen Stellen des Bandes zu einer typographischen Gestaltung geführt, die dem Lesefluß zumindest nicht förderlich ist. Normal, kursiv und unterlegt gesetzte Textteile wechseln in oft kurzer Folge, der zweispaltige Satz tut ein übriges. Es ist von daher unverständlich, daß das Buch unter Schauinslands Namen erschien und nicht als Publikation der Person, die es so verdienstvoll bearbeitet, kommentiert, ediert und um Begleittexte ergänzt hat.

Unvermittelt eingeschoben und daher ein wenig aus dem hiermit beschriebenen Rahmen fallend wirken zwei kurze Beiträge weiterer Autoren. Andreas Lüderwald führt unter dem Titel »Mekka in Bremen. Auf den Spuren von Hugo Schauinsland in Asien« nicht nach Asien, sondern zu Reflexionen über Schauinslands Ostasien-Exponate im Bremer Museum. Ebenso wenig fügen sich Viola Königs Ausführungen zu Hugo Schauinslands Aufenthalt an der pazifischen Nordwestküste Amerikas in das Konzept des Buches, auch wenn sie zur Sache beitragen.

Angesichts des weltumspannenden Reisenetzes von Schauinslands Tätigkeit wäre eine Übersichtskarte zu seinem wissenschaftlichen Itinerar gewiß von großem Wert gewesen. Jedoch tragen die Detailkarten zu einzelnen Reiseabschnitten »vor Ort« zur hinreichenden Orientierung bei.

Insgesamt ist gerade durch die Mischung musealer, privater und geschäftlicher Text- und Bilddokumente eine solide und inhaltlich außerordentlich dichte Publikation entstanden, die unsere Kenntnis zu Hugo H. Schauinsland als Person, Sammler und Wissenschaftler sowie den Blick auf die Geschichte des Bremer Übersee-Museums auf eine neue Grundlage stellt.

Konrad Elmshäuser

5. Politische Geschichte und Zeitgeschichte

Mühlhausen, Walter (Hrsg. und Bearb.): *Friedrich Ebert. Sein Leben, sein Werk, seine Zeit*. Begleitband zur ständigen Ausstellung in der Reichspräsident-Friedrich-Ebert-Gedenkstätte Heidelberg. Heidelberg: 1999. 375 S.

Selbstverständlich kann das Bremische Jahrbuch nicht an diesem opulent ausgestatteten Band vorübergehen – schon allein deshalb nicht, weil der erste Reichspräsident der Weimarer Republik doch auch ein wenig nach Bremen gehört. Schließlich verbrachte er vierzehn Jahre seines insgesamt nur 54 Jahre umfassenden Lebens in der Hansestadt, und zwar waren das für seinen Werdegang entscheidende Jahre. »Er kommt 1891 als lediger Sattlergeselle in der Hansestadt an, als einfacher, fleißiger Parteisoldat; er verläßt sie 1905 als Oberhaupt einer siebenköpfigen Familie und als Mitglied des zentralen Parteivorstandes der SPD, des Führungsorgans der größten Partei Deutschlands,« so faßt der Autor und Herausgeber Walter Mühlhausen Eberts Bremer Jahre zusammen (S. 44). Die Rezensentin konzentriert ihre Aufmerksamkeit im folgenden denn auch schwerpunktmäßig auf die Bremer Kapitel.

Doch zunächst soll deren Einordnung in den Gesamtkontext des Buches und der Ausstellung deutlich gemacht werden. In acht Kapiteln bzw. zehn Räumen wird der Bogen dieses bewegten und ungewöhnlichen Lebens – von »Elternhaus, Jugend und Wanderschaft« (Kapitel 1 und Raum 1) bis zum letzten Kapitel »Friedrich Eberts Tod und sein Platz in der deutschen Geschichte« (Raum 10) geschlagen. Der vorliegende Begleitband dokumentiert die Ausstellung durch die zum Teil erweiterten Tafeltexte und eine Vielzahl der ausgestellten Fotos und Schriftstücke. Darüber hinaus liefert er in Form übergreifender Texte eine Art politische Biographie in Kurzfassung, die die Persönlichkeit des ersten Reichspräsidenten in den historischen Kontext seiner Zeit einbettet. So ist das Buch mehr als ein Katalog und vermittelt durch seine gut lesbaren und klar gegliederten Texte im Verein mit den zahlreichen Fotos auch Nichthistorikern eine lebendige Vorstellung vom Leben und Werk Friedrich Eberts und verschafft auch solchen Lesern und Leserinnen Genuß, die noch keine Gelegenheit hatten, die Gedenkstätte in Heidelberg zu besuchen (zu denen leider auch die Rezensentin gehört.) Kleiner Kritikpunkt: Die Schrifttype hätte größer sein dürfen. Aber dann wäre das Buch zu dick und zu teuer geworden – und außerdem noch schwerer. Gelegentlich hat die Rezensentin Quellenangaben vermißt¹; das muß bei allem Verständnis für die Beschränkung der Fußnoten auf das Notwendigste (Zur Einführung, S. 8) angemerkt werden.

Nun zur Darstellung der Bremer Zeit Friedrich Eberts: Sie wird laut Inhaltsangabe des vorliegenden Bandes in drei Räumen präsentiert, umfaßt also einen erheblichen Teil der Ausstellung: Anfänge in Bremen (Raum 2); Agitator, Arbeitersekretär, Abgeordneter (Raum 3); Aufstieg in der Sozialdemokratie (Raum 4). Ebert war kaum ein halbes Jahr in Bremen, da bezeichnete ihn die stets wachsame Polizei bereits als den »eifrigsten sozialdemokratischen Agitator« am Ort (zitiert auf S. 45). So einer fand als Sattler kaum Arbeit. Seinen Lebensunterhalt verdiente er zunächst als Lokalredakteur bei der sozialdemokratischen »Bremer Bürgerzeitung«, dann als Gastwirt in der Bremer Neustadt und schließlich während der letzten fünf Jahre seines Aufenthaltes in Bremen als Arbeitersekretär in Diensten der Gewerkschaftskommission.

1 So z.B. als detailliert dargestellt wird, wie die Polizei 1893 eine Arbeitslosenversammlung auflöst (S. 52) oder bei der Angabe des Jahresverdienstes als Arbeitersekretär (S. 53).

In dieser letzten Phase war er gleichzeitig noch Abgeordneter der Bremischen Bürgerschaft. Unter seinem Vorsitz wurde im Januar 1900 die sozialdemokratische Bürgerschaftsfraktion gegründet, deren hundertjähriges Bestehen in diesem Jahr (2000) mit Festakt, Ausstellung und Symposium gefeiert wurde. Darüber hinaus nahm er zahlreiche andere Ämter und Positionen wahr, die einzeln aufgeführt werden.

Daß ein solcher Multifunktionär überhaupt noch Zeit fand, eine Familie zu gründen, ist eigentlich erstaunlich. Über Eberts Privatleben ist wenig überliefert; dennoch bemüht sich Walter Mühlhausen, Informationen über die Ehefrau und die fünf Kinder, von denen nur zwei das Greisenalter erreichten, zu liefern. Doch hätten BremerInnen gern darüber hinaus etwas über die Arbeiterin Louise Rump, verehelichte Ebert, erfahren, die aus der unmittelbaren Umgebung Bremens stammte. Wo und bei welcher Gelegenheit lernten sich die beiden kennen? Sie wird – wie bei Politikergattinnen üblich – als diejenige, die dem großen Mann »Rückhalt« gab (S. 47), die ihm »eine Stütze auf seinem Lebensweg« war (S. 352), apostrophiert. Leider wird im Literaturverzeichnis nicht auf den bei Drucklegung bereits erschienenen Sammelband verwiesen, in dem Louise Ebert geb. Rump aus Melchiorshausen bei Bremen porträtiert wird.² Dort erfährt man z. B., daß sie es war, in deren Händen hauptsächlich der Betrieb der Gastwirtschaft in der Brautstraße lag. Immerhin gibt es im Abschnitt »Anfänge in Bremen« ein schönes Foto von der jungen Familie, das eine mädchenhafte Ehefrau und Mutter zeigt, sowie im letzten Teil einige Fotos aus späteren Jahren, die Louise als schlanke, hochgewachsene, durchaus vornehm wirkende Frau darstellen – ein Bild, das sich abhebt von der eher gedrungenen, zur Fülle neigenden Erscheinung ihres Gatten.

Auch ohne die Exponate realiter vor Augen zu haben, gewinnt die Leserin durch den Abdruck der zum Teil erweiterten Tafeltexte, der zahlreichen Faksimiles von Zeitungsinseraten, handschriftlichen Mitteilungen, Urkunden, Strafmandaten u. ä. und von zeitgenössischen Postkarten und Fotos von Fabrikhallen und engen, armseligen Wohnstraßen einen lebendigen Eindruck vom rastlosen Einsatz Friedrich Eberts und darüber hinaus von den Arbeits- und Lebensbedingungen des bremischen Proletariats zur Zeit der Jahrhundertwende. Breiten Raum nimmt die Darstellung von Eberts sozialpolitischen Aktivitäten ein, die er als Arbeitersekretär und als Bürgerschafts-abgeordneter entwickelte. Bleibendes Verdienst erwarb er sich mit der von ihm und seinem Kollegen entwickelten »Erhebung über die Lebensverhältnisse der bremischen Arbeiter«³, die – auch wenn nicht repräsentativ im strengen Sinne – immer noch eine wichtige sozialgeschichtliche Quelle darstellt. Bemerkenswert ist, daß sich die Umfrage intensiv mit Erwerbsarbeit von Frauen aus dem Arbeitermilieu und gezielt auch mit derjenigen von verheirateten Frauen beschäftigt – vielleicht wirkte hier der Einfluß von Eberts Ehefrau mit, die vor ihrer Verheiratung als Kistenbekleberin in der Holzindustrie Elend und Ausbeutung am eigenen Leibe erfahren hatte.

Liest man Eberts Berichte, Eingaben und Bürgerschaftsanträge, so ist es immer wieder bewundernswert, welche Kompetenz und Sachkundigkeit auch in komplizierten

2 Gabriele Ullrich, Von starken und schwachen Frauen. Stuhr-Bremen-Weyher Lebensläufe aus vier Jahrhunderten, Fischerhude 1996 (Verlag Atelier im Bauernhaus). Das ein Jahr zuvor erschienene Buch von Friedrich Winterhager, Louise Ebert (1873 – 1955). Von der niedersächsischen Häuslerkate zum Präsidentenpalais in Berlin, St. Augustin 1995 wird dagegen aufgeführt. (S. 63).

3 Ergebnis einer statistischen Erhebung über die Lebensverhältnisse der bremischen Arbeiter. Bearb. vom Arbeiter-Sekretariat Bremen und Umgebung, Bremen o.J. [1902].

rechtlichen und sozialpolitischen Zusammenhängen sich dieser Mann durch bloßes Selbststudium angeeignet hat; schließlich umfaßte sein Bildungsgang lediglich acht Jahre Volksschule und eine Lehre als Sattler. Das gilt zwar für eine Reihe von Arbeiterführern aus der damaligen Zeit, aber vielleicht für Ebert in ganz besonderem Maße. Daß er als Agitator und Redner geschätzt war, ist leicht nachzuvollziehen.

Breit dokumentiert wird auch der Bremer Parteitag der SPD von 1904. Daß er in der Hansestadt stattfand, ist mit auf Eberts beharrliche Vorarbeit zurückzuführen. Sein Bekanntheitsgrad und Einfluß in der Partei auf Reichsebene waren nämlich inzwischen beträchtlich. Ein sehr interessantes Foto zeigt ihn als einen der beiden Vorsitzenden des Parteitagspräsidiums, wie er behäbig zwischen J. H. W. Dietz, dem anderen Versammlungsleiter, und Ottilie Baader, einer führenden Vertreterin der sozialistischen Frauenbewegung, sitzt (S. 90/91). Durch die Abbildung des geschmückten Casinos, dem Tagungsort des Parteitages (ehemals in der Straße Auf den Häfen), mit den langen Reihen der in feierliches Dunkel gekleideten männlichen Delegierten – und den wenigen weiblichen – sowie mit dem Abdruck der Liedtexte, die auf dem Parteitag vorgetragen wurden, vermittelt das Buch einen Eindruck von sozialdemokratischer Festkultur zur Zeit des Kaiserreichs.

Trotz seiner Prominenz auf Reichsebene – Ebert hatte seit 1896 an einer Reihe von Parteitag teilgenommen – war seine Stellung in der Bremer Partei alles anderes als unumstritten. Als jemand, der die Linie des Parteivorstandes – radikal in Worten, aber pragmatisch-kompromißbereit in Taten – teilte, ist klar, daß er sich mit den in Bremen immer mehr an Einfluß gewinnenden linken Redakteuren der sozialdemokratischen »Bremer Bürgerzeitung« Heinrich Schulz und Alfred Henke, die einen auf Konfrontation mit der bürgerlichen Gesellschaft orientierten Kurs fuhren, nicht verstand. Er bezeichnet sie sogar als »charakterlos«; die Streitereien hätten ihm seine »Tätigkeit gründlich vereckelt«, schreibt er im Juni 1905 an einen Freund (zitiert auf S. 95).

So muß ihm die Wahl zum hauptamtlichen Sekretär im Parteivorstand, die ein Jahr nach dem Bremer Parteitag auf dem Parteitag in Jena erfolgte, mehr als gelegen gekommen sein. »Die Bremer Genossen« sahen diese Berufung und damit den Weggang Eberts nach Berlin »mit einem nassen und einem heiteren Auge«. Mit diesem Zitat aus der »Bremer Bürgerzeitung« vom 26. 9. 1905 endet der rund 50 Seiten umfassende Teil des Buches, der den Bremer Jahren Friedrich Eberts gewidmet ist. Es folgen rund 260 Seiten, die hier nicht zu rezensieren waren. Sie befassen sich mit den weiteren Lebensstationen dieses außerordentlichen Mannes, dessen Weg vom Sattlergesellen zum Reichspräsidenten nicht frei von Entscheidungen war, die ihn zumindest Teilen seiner Partei entfremdeten und dessen Rolle in der Novemberrevolution nach wie vor unterschiedlich beurteilt wird.

Den Abschluß des Bandes bildet ein kurzes Kapitel über die Geschichte der Reichspräsident-Friedrich-Ebert-Gedenkstätte im Heidelberger Geburtshaus des Politikers, die von einer überparteilichen und bundesunmittelbaren Stiftung getragen wird. Der hier auszugsweise vorgestellte Begleitband motiviert dazu, die ständige Ausstellung, die zentraler Bestandteil der Stiftung ist, zu besuchen und gründlich zu studieren.

Renate Meyer-Braun

6. Verschiedenes

Haus Seefahrt in Bremen und seine Schaffermahlzeit, aufgeschrieben von Hermann Gutmann, bebildert mit vielen historischen Darstellungen von Sophie Hollanders, Bremen: Döll 1999. 160 S.

Einer besonders traditionsreichen Bremer Institution, die buten und binnen als Sinnbild von Geschichtsbewußtsein, jahrhundertealtem maritimem Brauchtum und bürgerlicher Wohltätigkeit gilt, widmet sich dieses reichbebilderte Großformat. Was wir auf dessen ersten 50 Seiten über die Geschichte des Hauses Seefahrt seit 1545 erfahren, ist allerdings nichts Neues. Das ist nicht weiter verwunderlich, schlachtet der Verfasser doch das 1947 erschienene Büchlein Karl H. Schwebels (»Haus Seefahrt«. Bremen, seine Kaufleute und Kapitäne) so gründlich aus, daß wir es über weite Strecken mit einer flott geschriebenen Paraphrase zu tun haben. Dabei ist mehr als ärgerlich, daß der Autor lediglich bei einigen wenigen direkten Zitaten auf Schwebel verweist, seine seitenweisen Nacherzählungen jedoch überhaupt nicht kenntlich macht. Neues erfahren wir indes dort, wo Gutmann allgemeine historische Darstellungen einflieht. Mit Erstaunen lernen wir da, daß Bremen, Braunschweig und Lüneburg 1607 freie Reichsstädte waren (S. 48), daß Preußen in den Kriegen gegen die französische Revolution neutral blieb und daß »die dreizehn Neuengland-Staaten« 1783 ihre Unabhängigkeit errungen haben (S. 33). Interessant ist auch, was der Verfasser nicht von Schwebel übernimmt. Denn obwohl auch jener sein Büchlein im Auftrage des Hauses Seefahrt verfaßt hat, verzichtete er nicht auf die Darstellung sozialer Probleme und politischer Spannungen zwischen den tonangebenden Kapitänen und Kaufleuten und den einfachen Seeleuten, die sich ihre eigenen Bootsleutenbrüderschaft schufen. Davon und von den großen Konflikten zu Beginn des 19. Jahrhunderts, die sich an den autokratischen Verhältnissen im Hause Seefahrt entzündeten, erfährt man bei Gutmann nichts.

Ein Kapitel über Schiffsunglücke, das hauptsächlich aus Erinnerungsberichten von Seeleuten – von Brüning Rulves bis zum letzten Kapitän der »Berlin« – besteht, und zwei Abschnitte über den Walfang und über Piraterie schließen sich an. Diese ebenso unterhaltsamen wie zufällig ausgewählten Schilderungen sollen wohl Aspekte der Seefahrtsgeschichte Bremens beleuchten. Nach einem Kapitel über das heutige Haus Seefahrt mit einer Darstellung der neuen Gebäude in Grohn und der Satzung und Arbeitsweise der Stiftung folgt der zweite Hauptteil des Buches, die Geschichte der Schaffermahlzeit. Dabei gilt das Interesse des Autors vornehmlich den Speisenfolgen und Riten dieses Mahls. Anekdotisches steht im Mittelpunkt – vom Auftritt des Grafen Zeppelin auf dem Schaffermahl 1912 bis zur regelwidrigen zweiten Einladung des Bundespräsidenten Heuss. Eine Darstellung oder gar inhaltliche Analyse der Reden auf den Schaffermahlzeiten, die ein hervorragendes Spiegelbild der ideologischen Positionen des bremischen Großbürgertums bilden, findet sich ebensowenig wie eine Reflexion über die Auswahl der Ehrengäste, die gleichermaßen aufschlußreich wäre. Den peinlichen Höhepunkt dieser unkritischen Betrachtungsweise bilden die Bildlegenden zu den Photos der Schaffermahlzeiten von 1936 und 1939: »Nach vierjähriger Unterbrechung fand im Februar 1936 wieder eine Schaffermahlzeit statt. Gäste waren unter anderen Reichsbankpräsident Dr. Schacht und Reichsführer SS Heinrich Himmler. Die Bremer Chronik berichtet: ›Zum ersten Male seit 1755 nimmt auch ein Mitglied des Senats, der Regierende Bürgermeister Otto Heider, im Gegensatz zu den Bestimmungen des Hauses Seefahrt an der Veranstaltung teil.« Und für 1939 heißt es lakonisch: »Als Gäste sind erschienen: Reichsminister der Finanzen Graf Schwerin von Krosigk und Staatssekretär Dr. Roland Freisler.« Das sind die

einzigsten Informationen über die Schaffermahlzeit in der NS-Zeit in diesem Buch. Die Frage, warum die Bremer Kaufmannschaft diese vom Autor so nett mit ihren Nazi-Titeln aufgeführten Massenmörder und Aufrüstungsmanager eingeladen hat, ist Gutmann offensichtlich erst gar nicht in den Sinn gekommen.

Die Publikation ist schönfärberisch bis zur Hagiographie. Daran ändert auch nichts, daß ganz zum Schluß mit leicht ironischem Unterton der Ausschluß der Frauen vom Schaffermahl thematisiert wird. Trotz der vielen schönen Farbbilder und der aufwendigen Gestaltung gilt für dieses Buch der Sinnspruch des Hauses Seefahrt in abgewandelter Form: *Navigare necesse est, scribere non est necesse.*

Heinz-Gerd Hofschien

Hoffmann, Karl-Heinz (Hrsg.): 50 Jahre Landes-Kanu-Verband Bremen 1950 – 2000. Bremen: Landes-Kanu-Verband 2000. 209 S. mit zahlr. Abb.

In der Kultur- und Alltagsgeschichte des 20. Jahrhunderts spielt der organisierte Vereinssport eine nicht unwesentliche Rolle, er ist dementsprechend zunehmend auch bereits zum Forschungsgegenstand geworden. Die gesellschaftliche Funktion von Sportvereinen, ihre soziale Zusammensetzung und die in ihrer Geschichte gespiegelte Erfahrungswelt von Menschen aller Schichten sind aus dem Repertoire der Darstellungen namentlich zur Sozial-, Alltags- und Arbeitergeschichte nicht mehr wegzudenken. Anlässlich von Vereinsjubiläen vorgelegte Erinnerungsbücher und -broschüren beziehen hingegen zumeist diese sozialhistorische Dimensionen nicht in die Darstellung ein und verlieren sich – von Ausnahmen abgesehen (vgl. *Brem. Jb.* 78, 1999, S. 276 ff. 100 Jahre Werder Bremen) – in der Rekapitulation von Rekordhaltern, Vorstandsamen und Anekdoten.

Der 50. Geburtstag eines ganzen Sportverbandes, des Landes-Kanu-Verband Bremen, war dem betreffenden Verband die Herausgabe einer Publikation wert, in der es gelungen ist, neben dem unvermeidlichen Erinnerungswerk für die Mitglieder auch die sozialhistorische Dimension der Sportgeschichte nicht außer acht zu lassen. Nicht nur die Nachkriegsgründung des LKV Bremen 1950, auch die Vorgeschichte des in Bremen bereits in den 20er Jahren als Breitensport etablierten Kanusports finden angemessene Darstellung. Da geeignete Gewässer für die Ausübung dieses Sports um Bremen immer ausreichend zur Verfügung standen, aber weitgehend tidenabhängig sind, wundert es nicht, daß Bremen für bestimmte Sparten des Kanusports, so das Motorkanu, das Kanusegeln bzw. -rennsegeln zu einem besonderen und beachteten Vorort wurde. Die von mehreren Autoren dargestellte Geschichte des BLV in den letzten 50 Jahren verdeutlicht aber auch für den Kanusport eine symptomatische Entwicklung: bot er noch nach dem Zweiten Weltkrieg zunächst zahlreichen auch sog. »kleinen Leuten« die Möglichkeit, die noch reichlich zur Verfügung stehende Natur mit technisch teils einfachsten Mitteln zu erfahren, so führt zunehmend auch im Kanusport das Angebot einer innovations- und umsatzfreudigen Freizeitindustrie in die Sackgasse immer stärker frequentierter Gewässer. Deutlich wird, daß sich in den vergangenen 50 Jahren neben den technischen Hilfsmitteln das Milieu und das soziale Umfeld auch dieses Sports stark änderten, eine Entwicklung, die unter der Überschrift »Kanusport im Wandel« beschrieben wird.

Ein Register zu Projekten und Wasserbaumaßnahmen des LKV sowie Darstellungen zur Geschichte von Einzelvereinen des LKV runden die reich bebilderte Publikation ab.

Konrad Elmshäuser

Wegener, Matthias: *Hanseaten. Von stolzen Bürgern und schönen Legenden*. Berlin: Siedler 1999. 459 S.

Die Hanse ist wieder oder immer noch »in«. Seit dem Mai dieses Jahres ist ein »Hanse-Panorama« in Nordwestdeutschland unterwegs, das ausgehend von der Darstellung einer fiktiven Hansestadt aus baulichen Versatzstücken zahlreicher Hansestädte versucht, hansische Kultur, hansisches Lebensgefühl und Hanse-Mythos wiedererstehen zu lassen. Gesponsert von einer Brauerei aus dem Ostseeraum will das »Hanse-Panorama« osterweiternd in alte Wirtschaftsräume vorstoßen: nach Danzig, nach Riga und weiter.

Als das Focke-Museum und das Staatsarchiv Bremen im Rahmen der Bremer Präsentation des »Hanse-Panoramas« verschiedene der über 200 Firmen, die sich nach Aussage des Bremer Adressbuches auch heute noch mit den Attributen »Hanse« oder »Hanseatisch« schmücken, fragten, was sie denn damit verbänden, waren die Aussagen eher enttäuschend und dürftig.

Was aber ist ein Hanseat? Ist Helmut Schmidt der Typus des modernen Hanseaten? Waren es der große Bremer Bürgermeister Johann Smidt oder der Lübecker Thomas Mann? Sind es die Bremer Kaufleute, die sich alljährlich zur Eiswette treffen oder zu der viel älteren Schaffermahlzeit? Verstecken sie sich diskret in den klassisch vornehmen Villen in Blankeneese am Elbufer? Ist es der unterkühlte ehemals »königliche« Hamburger Kaufmann im dunkelblauen Blazer mit den Goldknöpfen und dem leicht arrogant näselnden Tonfall im hochmütigen Gesicht? Oder der zigarrenrauchende und Bordeauxwein trinkende Bremer Kaufmann, wie ihn Friedrich Engels in der Mitte des 19. Jahrhunderts beschreibt, der seinen Kopf aus dem Kontor streckt und selbstzufrieden bemerkt: »Ick bin Borger!«, d. h. ich danke Dir Gott, daß ich nicht bin wie jene, Hannoveraner, Oldenburger oder gar Franzosen, sondern Bremer Borger tagwen baren Bremer Kind!?

Sie sehen, Fragen über Fragen, belastet schon von Vorurteilen und Klischees. Matthias Wegener, selbst Hamburger und bekennender Hanseat, hat sich nun aufgemacht, dem Phänomen des Hanseaten im historischen Rückgriff auf die reiche Geschichte hanseatischer Männer und Frauen aus Hamburg, Lübeck und Bremen auf die Spur zu kommen.

Von der alten Hanse ist da die Rede, vom Idealismus und Bürgerstolz an Elbe, Trave und Weser, vom Patriotismus und Lokalismus, vom Verhältnis des Hanseaten zur Kunst, von der Lust am Essen und von tüchtigen Bürgermeistern, von eher unbekanntem, aber nicht minder beachtlichen Frauen, wie der Hamburgerin Dorothea Schözer oder der Bremerin Marie Mindermann, von der Stellung der Hansestädte zum Reich, von Johann Smidt, Berend Roosen, Albert Ballin, der Familie Thomas Mann, den Lahusens, von Ludwig Roselius und dem Hamburger Bürgermeister Krogmann und seiner Verstrickung in die Untaten des Dritten Reichs, um nur einige Themen und Personen dieses so facettenreichen Buches zu nennen.

Nicht immer kann der Rezensent, selbst durchaus kein Hanseat, Matthias Wegener in seinen Ausführungen folgen. Oft stolperte er auch über historische Schief lagen oder gar Fehler, zumindest, was die bremischen Teile des Buches betrifft, wie die Brementeile auch nicht gerade die Stärken desselben ausmachen. Gerne würde er mit dem Autor über Johann Smidt und Theodor Spitta diskutieren. Aber all dies würde den Rahmen einer Anzeige an dieser Stelle sprengen.

Aber was ist nun letztendlich ein Hanseat? Auch Matthias Wegener kann oder will diese Frage in ihrer so unsinnigen Verkürzung erst gar nicht beantworten. Am liebsten würde er die »Hanseaten« »einfach in den Brunnen der Vergangenheit hinabsinken« lassen. Aber das werden Politiker und vom Marketing besessene Werbestrategen

nicht zulassen. Die neue »Hanse-Regio« lebt, auch ohne hansischen oder hanseatischen Wesensinhalt.

Aber lesen Sie doch selber bei Matthias Wegener nach. Eine Lektüre, die sich auch angesichts meiner vieler »aber« lohnen wird.

Hartmut Müller

7. Bremisches Umland und Niedersachsen

Bei der Wieden, Brage und Lokers, Jan: Fremdbestimmung, Mitbestimmung, Selbstbestimmung. Bürger und Politik in der Geschichte des Landkreises Stade und seiner kommunalen Selbstverwaltung vom 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart. Stade: Verlag der Kreissparkasse Stade 1999. 288 S.

Die Geschichte der kommunalen Selbstverwaltung im Landkreis Stade wird hier eindringlich und grundsätzlich dargestellt und verdient daher über die untersuchte Region hinaus Beachtung. Die Autoren betrachten das infolge der Revolution von 1848 begonnene Reformwerk von Carl Bertram Stüve, das 1852 in Kraft trat, als Beginn der kommunalen Selbstverwaltung im Königreich Hannover. »Von diesem Jahr an hat man im Königreich Hannover die kommunale Selbstverwaltung zu datieren« (S. 28).

Sie folgen damit der Ansicht, daß kommunale Selbstverwaltung erst nach der Gewaltentrennung und nur als staatlich übertragene Kompetenz anzuerkennen sei. Doch ist zu fragen, ob die bereits früher bestehende Autonomie, Selbstregierung oder Eigenständigkeit der Gemeinden und Genossenschaften denn so grundverschieden von der kommunalen Autonomie des späteren 19. Jahrhunderts gewesen ist.

Im 19. Jahrhundert wurde die Selbstverwaltung allerdings idealistisch begründet und gestärkt. Neu entstand hierzulande die Bürgerbeteiligung bei der Zwischeninstanz auf der Geest (Gesetz über die Amtsvertretung 1852), wenngleich sie erst bei der Einführung der Kreise 1885 eine bleibende Form fand und erst 1920 von einer demokratischen Beteiligung gesprochen werden kann. Neuerungen brachte auch die Landgemeindeordnung von 1852, die die Selbstverwaltung in den Dörfern bzw. Bauernschaften institutionalisierte, wenn auch gerade hier die Autoren berechtigte Zweifel beschleichen: »Vielleicht war aber auch gar nicht alles so neu, vielleicht nutzte die Anerkennung als Gebietskörperschaft mehr der Außenwahrnehmung der Gemeinden als der Zwangsanwendung im Innern« (S. 87).

Dagegen wäre es verfehlt, die Geschichte der kommunalen Selbstverwaltung in den Städten mit der Städteordnung von 1851 beginnen zu lassen. Und ebensowenig bedeuteten die Amtsversammlungen in den Landesgemeinden Altes Land und Kehdingen den Beginn der Selbstverwaltung. Während man im Alten Land die Landesversammlung fortbestehen ließ und dem Amt nur die Einberufung und Leitung übertrug, ersetzte in Kehdingen die Amtsversammlung die Versammlung der Landesgemeinde, den Schinkeltag, der 1852 zuletzt stattfand (S. 88). Die Selbstverwaltung änderte sich, wurde aber nicht neu etabliert.

Dementsprechend machen die Autoren in einem ausführlichen Rückblick (S. 28-54) die vielfältigen Wurzeln der Selbstverwaltung in Städten, Landesgemeinden und Gemeinden deutlich, die bis in das 12. Jahrhundert zurückverfolgt werden können.

Im übrigen wird die Geschichte der Kommunalverfassung nach 1852 im Regierungsbezirk (bis 1885 Landdrostei) Stade eingehend dargestellt: ihre Anpassung an die preußischen Verhältnisse, ihre Finanzierung und Demokratisierung, ihre Leistungen und Krisen, ihre faktische Abschaffung 1933 und ihre veränderte Neubelebung durch

die britische Besatzungsmacht 1946. Besonderes Augenmerk gilt dabei den Landräten, die 1885 in staatlicher und kommunaler Doppelfunktion (zunächst ernannt vom König von Preußen) eingeführt wurden, 1933 zu Erfüllungsgehilfen nach dem Führerprinzip degradiert wurden und 1946 als Verwaltungsbeamte zu Oberkreisdirektoren wurden, während der Titel Landrat nicht ohne Proteste an die gewählten Kreistagsvorsitzenden überging.

Nur noch beiläufig werden die einschneidenden Änderungen der 70er Jahre gestreift, als im Regierungsbezirk Stade 525 Gemeinden zu 27 Einheits- und 27 Samtgemeinden zusammengelegt wurden (S. 216) und den Kreisen erhebliche Kompetenzen zuwuchsen.

Die Zeit nach 1975 wird im wesentlichen durch die Namen und Fotos der Kreistagsabgeordneten, Landräte und Oberkreisdirektoren des Kreises Stade dokumentiert. Die herausgebende Kreissparkasse, die ein Geleitwort des Vorstandes mit Farbporträts voransetzte, konnte offenbar nicht verhindern, daß die danach folgenden Farb reproduktionen von alten Karten der Region (S. 12 - 27) technisch mißlungen sind.

Adolf E. Hofmeister

Düselder, Heike: Der Tod in Oldenburg. Sozial- und kulturgeschichtliche Untersuchungen zu Lebenswelten im 17. und 18. Jahrhundert. Hannover: Hahn 1999. 390 S. (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen. XXXIV: Quellen und Untersuchungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Niedersachsens in der Neuzeit, Bd. 20)

Die vorzustellende Publikation beruht auf einer Dissertation, die die Verf. 1997 an der Universität Oldenburg vorgelegt hat. In ihrem Kern stehen Analysen von Oldenburger Leichenpredigten als wesentlicher Quellengattung, was die Arbeit in methodischer Hinsicht für Bremen interessant macht, da sich hier in der Staats- und Universitätsbibliothek – und ergänzend im Staatsarchiv – eine der größten Sammlungen von Gelegenheitsliteratur aus dem ehemals reformierten Bekenntniskreis befindet. Als Deutungsansatz wird von der Verf. ein sozial- und mentalitätsgeschichtlicher gewählt, wer tiefgehende philologische Interpretationen, wie sie etwa in bezug auf Bremen von Juliane Fuchs (HimmelFelß und Glückes Schutz. Studien zu Bremer Hochzeitsgedichten des 17. Jahrhunderts, Frankfurt am Main usw. 1994) vorgenommen wurden, erwartet, der wird enttäuscht sein. Stark von den französischen Forschungen zur Geschichte des Todes aus der Annales-Schule beeinflusst und geleitet von der kulturgeschichtlichen Diskussion um den Begriff der ›Lebenswelt‹, wird hier ein konfessionell einheitliches, lutherisches Territorium untersucht. Die Verf. stellt zunächst die politischen und demographischen Rahmenbedingungen sowie die Umgangsweisen mit dem Tod als allgegenwärtigem Phänomen vor, die sich durch den Protestantismus veränderten und in die Reglementierungen des frühmodernen, konfessionell orientierten Staatswesens einbezogen wurden. Die allgemeinen Vorbemerkungen zu Leichenpredigten können indes nicht in Gänze unwidersprochen bleiben: Es ist nicht pauschal zu verifizieren, daß im 17. Jahrhundert die Anzahl der gedruckten Leichenpredigten allmählich sank, ebenso wenig die Behauptung, daß Leichenpredigten im wesentlichen im lutherischen Protestantismus verbreitet gewesen wären. Ein Blick auf die deutsch-reformierten Territorien, zumindest aber auf das benachbarte, reformierte Bremen, hätte dieser Fehleinschätzung abhelfen können. Der Überblick über den Forschungsstand zu Leichenpredigten wird von einer spürbaren Einengung auf den historiographischen Bereich bestimmt, der philologische,

etwa durch die zahlreichen rhetorisch-topischen Elemente deutlich, wird lediglich gestreift. Hier wären weitergehende Anmerkungen wünschenswert gewesen, z. B. ausgehend von der immer noch grundlegenden Arbeit Wulf Segebrechts (Das Gelegenheitsgedicht. Ein Beitrag zur Geschichte und Poetik der deutschen Lyrik, Stuttgart 1977). Die Anzahl der oldenburgischen Leichenpredigten ist gering; diese geringe Überlieferung ermöglicht aber eine detaillierte Analyse, wie sie von der Verf. für unterschiedliche Felder (z. B. alters- und geschlechtsspezifische Zusammensetzung der Empfänger, soziale und zeitliche Streuung) durchgeführt wird, wobei eine deutliche geschlechterspezifische Differenzierung hervortritt.

Eine insgesamt, unter der von der Verf. selbst vorgegebenen methodischen Prämisse und besonders hinsichtlich des analytischen Teils, interessante Studie, die den Aussagewert von Leichenpredigten unter unterschiedlichen Fragestellungen nachdrücklich dokumentiert.

Thomas Elsmann

Eckhardt, Albrecht: Wildeshausen. Geschichte der Stadt von den Anfängen bis zum ausgehenden 20. Jahrhundert. Mit Beiträgen von Günter Wegner, Heinz-K. Junk, Peter Heinken und Walter Schultze. Hrsg. von der Stadt Wildeshausen. Oldenburg: Isensee 1999. 1000 S. m. zahlreichen Abbildungen.

In diesem Jahr beging die Stadt Wildeshausen die 730jährige Wiederkehr der Verleihung des Bremer Stadtrechts. Dies war für die Stadtväter Anlaß, ein neues Buch über die Geschichte ihres Gemeinwesens schreiben zu lassen und es herauszugeben. Ob sie 1984 bei der Vergabe ihres Auftrags wußten, welch umfangreiches Werk eines Tages ihnen zum Ruhm und dem Stadtkämmerer zur Last auf den Schreibtisch gelegt werden würde, bleibt dahingestellt. Bei dem Schriftleiter und Hauptautor der neuen Stadtgeschichte hätten sie aber Verdacht schöpfen müssen. Albrecht Eckhardt, Leitender Archivdirektor am Niedersächsischen Staatsarchiv in Oldenburg ist für seine Lust am Schreiben, aber auch für die Qualität seiner wissenschaftlichen Editionen bekannt. Bei der runden Zahl von 1000 Seiten haben er und sein Autorenteam es dieses Mal genug sein lassen. Meine Küchenwaage blieb bei genau 2,5 Kilogramm stehen. Ein gewiß schwergewichtiges Werk, das man erst einmal in der Hand wiegen muß, bevor man es zum Lesen aufschlägt.

Fünf Pfund: – damals, als 1270 der Bremer Erzbischof Hildebold Wildeshausen das Bremer Stadtrecht verlieh, wog man in der kleinen Landstadt an der Hunte nach Osnabrücker Maß, herrührend wohl aus den alten sächsischen Beziehungen des Alexanderstifts zum Bistum Osnabrück. Und Wildeshausen war damals bereits eine zwar kleine, aber im Rechtssinn voll ausgebildete Stadt mit Stadtrat und Stadtgemeinde.

Aber damit sind wir bereits mitten drin in der weit über 730 Jahre alten Geschichte Wildeshausens, deren älteste Siedlungsspuren auf die Altsteinzeit zurückgehen.

Rund 13 Jahre haben Albrecht Eckhardt und seine Mitautoren an der neuen Geschichte Wildeshausens gearbeitet. Umfassend, fachkundig in allen Bezügen und Einzelheiten, aufbauend auf einem reichen Überlieferungsfundus ist ein Werk entstanden, das in seiner Qualität weit über die Bedeutung des eigentlichen Behandlungsgegenstands hinausragt und ein wirkliches Kleinod wissenschaftlicher Stadt- und Territorialgeschichte darstellt.

In sechs breit angelegten Hauptteilen behandelt es die Ur- und Frühgeschichte der Stadt Wildeshausen und ihrer Umgebung (Günter Wegner), die topographische

Entwicklung der Stadt Wildeshausen (Heinz-K. Junk), Wildeshausen im Mittelalter und in der Neuzeit (Albrecht Eckhardt), Wildeshausen vom Beginn des Ersten bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs (Peter Heinken) und die Stadt Wildeshausen seit 1945 (Walter Schultze). Eine umfassende Zeittafel, Namensverzeichnisse der Bürgermeister und Stadtdirektoren sowie ein Nachweis der Haus- und Grundstückseigentümer in der Stadt Wildeshausen nach dem Flurbuch von 1842 bilden neben den Indices und zwei Karten den Anhang. Nicht zu vergessen die reiche und gerade für den älteren Teil der Geschichte auch qualitativ vorzügliche Bildausstattung (450 Abb.) dieser Stadtgeschichte, die gerade den mittelalterlichen Urkundenfreund mit einer Fülle von Abbildungen beschenkt.

Nicht nur wegen der eingangs erwähnten Stadtrechtsverleihung finden sich in Wildeshausens langer Geschichte immer wieder auch Bezüge zum nahen Bremen, so daß auch das engere Bremer Leseinteresse reich befriedigt werden dürfte.

»In unserem Verlag ist soeben ein Buch erschienen, das Sie interessieren dürfte«, schrieb im vergangenen Jahr der Oldenburger Isensee-Verlag an die Redaktion des Bremischen Jahrbuchs. Für wahr, Recht hatte er. Aber hoffentlich schreckt der gewichtige Umfang dieses Werkes nicht manchen interessierten Laienleser ab, der den Umgang mit Werken dieser Art in seinem Alltag nicht gewohnt ist. Und billig ist es verständlicherweise mit DM 88 ja auch nicht.

Hartmut Müller

Geschichte der Stadt Oldenburg. Band 1: Von den Anfängen bis 1830. Band 2: Von 1830 bis 1995. Mit Beiträgen von Heinrich Schmidt, Ernst Hinrichs, Claus Ritterhoff, Christoph Reinders-Düselder, Dietmar von Reeken, Matthias Nistal, Karl-Ludwig Sommer und Heike Düselder, bebildert von Udo Elerd; hrsg. von der Stadt Oldenburg. Oldenburg: Isensee 1996 und 1997. 692 und 752 S.

Das 650jährige Jubiläum der Stadt Oldenburg gab Anlaß, endlich auch für die Stadt an der Hunte eine umfassende, wissenschaftlichen Ansprüchen genügende Stadtgeschichte vorzulegen. Bisher hatte es nur die 1925 von Dietrich Kohl veröffentlichte »Geschichte der Stadt Oldenburg« gegeben. Die Stadt tritt nunmehr im Bewußtsein ihrer Einwohner deutlich aus dem bisher dominierenden Schatten des Landes heraus und gewinnt eigene, Identität schaffende Bedeutung. Sie wird mehr als nur ein Anhängsel der Grafen und Herzöge, mehr als nur Hof und Residenzstadt, obwohl beides natürlich die Entwicklung Oldenburgs unverkennbar mitgeprägt hat. Aber Oldenburg hat auch sein Bürgertum, seine Arbeiterviertel, seine »braune« Vergangenheit und seine moderne Entwicklung zum administrativen und wirtschaftlichen Oberzentrum im heutigen Weserraum.

War die ältere Geschichte der Stadt Oldenburg eher bekannt, wenn auch nach modernen Fragestellungen nicht immer ausreichend ausgeleuchtet, so gibt es für die Zeit seit dem 17. Jahrhundert bereits deutliche Lücken in der verfügbaren Sekundärliteratur. Die Autoren, und das war ihnen wie dem Herausgeber von Anfang an bewußt, mußten somit eigene Forschungsarbeit leisten, um diese wenigstens teilweise zu schließen. Die vorliegende Stadtgeschichte steht somit auf dem Kenntnisstand der heutigen Fachwissenschaft. Sie ist damit Abschluß und Ansporn für künftiges weiteres Forschen zugleich.

Heinrich Schmidt hat seinen Beitrag über Oldenburg in Mittelalter und früher Neuzeit in Band 1 in drei zeitliche Abschnitte gegliedert: Das Mittelalter bis zum Jahre 1500, Oldenburg im 16. und 17. Jahrhundert sowie Oldenburg in der »Dänenzeit«,

d. h. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts. Ernst Hinrichs behandelt Oldenburg in der Zeit Herzog Peter Friedrich Ludwigs (1785 – 1829). Beide stellen bewußt die Bürgergemeinde und Aspekte der Alltagsgeschichte in den Mittelpunkt ihrer Beiträge, besonders Hinrichs in seinem Kapitel über das Leben in der »volkreichen Stadt« Oldenburg um 1800. Trotzdem wird in Band 1 deutlich, daß der Handel immer noch zu den eher defizitären Feldern oldenburgischer Stadtgeschichtsforschung gehört. Mit einer Zeittafel, einem Abbildungsverzeichnis, einem Literaturverzeichnis sowie Personen-, Orts- und Sachregister bildet dieser erste Band ein in sich abgeschlossenes Werk, das mit einem Faksimileabdruck der Oldenburger Stadtrechtsurkunde vom 6. Januar 1345 als Beilage abgerundet wird.

Der zweite Band der Stadtgeschichte ist in fünf Kapitel eingeteilt: Christoph Rein- ders-Düselder behandelt Oldenburg im 19. Jahrhundert – Auf dem Weg zur selbstverwalteten Stadt 1830 – 1880, Dietmar von Reeken unter der Überschrift »Durchbruch zur Moderne?« Oldenburg zwischen 1880 und 1918. Von Matthias Nistal stammt das Kapitel »Oldenburg wird moderne Hauptstadt. Vom Ende des Ersten Weltkrieges bis zum Beginn des Nationalsozialismus (1918 – 1932)«, wogegen Karl-Ludwig Sommer »Oldenburgs ›braune‹ Jahre (1932 – 1945)« behandelt. Heike Düselder schließlich hat das Schlußkapitel über »Oldenburg nach 1945 – Beständigkeit und Traditionen, Wachstum und Dynamik« geschrieben. Gerade der zweite Band macht deutlich, wie wichtig eine moderne Stadtgeschichte für Oldenburg geworden ist. Der Leser findet hier ein reiches Angebot an Themen und Aspekten zu einer Stadt, die er so bisher wahrscheinlich wenig wahrgenommen hat. Daß den AutorInnen für ihre Beiträge jeweils rund einhundert Seiten zur Verfügung standen, ist wohl mehr als Zufall; so kommt es allein schon quantitativ zu keinen Schieflagen.

Auch der zweite Band besitzt Zeittafel, Abbildungs- und Literaturverzeichnis sowie Register.

Daß »Rückblick und Ausblick« dieses Bandes mit der Tatsache endet, daß Oldenburg seit 1995 wieder über eine Synagoge verfügt und die Autorin dies als ein positives Zeichen ansieht »für einen neuen, veränderten Umgang mit der Geschichte und Geschichtlichkeit der Stadt«, macht diese fachlich exzellente, auch qualitativ erfreulich gut gebildete und gut lesbare Stadtgeschichte dem Rezensenten besonders sympathisch, denn dies signalisiert ebenso einen neuen, kritischen wie sensiblen Umgang der heutigen Historikergeneration mit unserer jüngsten Geschichte.

Hartmut Müller

Hinweise

Jahrbuch der Wittheit zu Bremen

Aus: Bd. 1999/2000 (Feste und Bräuche in Bremen. Beiträge zur Kultur- und Sozialgeschichte der Hansestadt)

Lieselotte Klink, Vom 100tägigen Ablaß (1395 – 1403), von der St.-Peters-Prozession am 29. Juni und von der Heiltumsweisung, S. 13-24. – Ingrid Weibezahn, Schatzkammerverzeichnis des St. Petri Domes aus der Zeit um 1420, S. 25-34. – Lydia Niehoff, Schlaraffenland in Bremen? Feste feiern in der Hansezeit, S. 35-45. – Peter Ulrich, Zur Geschichte der Begräbniskultur in Bremen, S. 46-56. – Oliver Rosteck, Hochzeitsmusiken in der frühen Neuzeit, S. 57-62. – Udo Immermann, Die Januargesellschaften der Handelskammer – eine große bremische Kaufmannstradition, S. 63-67. – Herbert Schwarzwälder, Der Empfang eines norddeutschen Barockfürsten. Herzog August Wilhelm von Braunschweig-Wolfenbüttel in Bremen, S. 71-79. – Konrad Elmshäuser, »Das Vaterland entrichte seine Schuld« Bremer Feiern zum Gedächtnis der Völkerschlacht bei Leipzig, S. 85-109. – Detlev Ellmers, Feiern in schwimmenden Festsälen. Bremerhaven nutzt mehr als hundert Jahre lang seine einmalige gastronomische Chance, S. 113-122. – Hans Hermann Meyer, Flaggen im Festzug. Zur Bremer Revolutionsfeier am 8. März 1849, S. 123-139. – Malte Ritter, Hohenzollern in Bremen. Hanseatische Inszenierungen nationaler Festkultur anlässlich der Besuche Wilhelms I. und Wilhelms II. 1869 und 1890/93, S. 143-154. – Elke Kröncke, Das 25. Stiftungsfest des »Künstlervereins in Bremen« vom 12. Februar 1882, S. 155-166. – Hans Hermann Meyer, 1890 – 1930: Personenkult und Patriotismus, Familiensinn und feine Lebensart: der Friedenskelch des Philipp Johann Sparkuhle, S. 167-172. – Andreas Frenzel, San Bazaros Fest. Der Dombaubazar 1892, S. 173-189. – Herbert Schwarzwälder, Der Bazar des Bremer Frauen-Erwerbs- und Ausbildungsvereins 1898 unter dem Motto »Freimarkt 1950«, S. 191-209. – Anna Katharina Wöbse, Und Sonntags in die Wildnis. Zur Geschichte des Naturschutzes in Bremen, S. 213-223. – Wilhelm Tacke, Das Bremer Nikolauslaufen. »Welche papistische Torheit hier seit einigen Jahren abgeschafft ist«, S. 235-246. – Peter-A. Reischauer, Moderne Schaffermahlzeiten. Über die Schaffermahlzeit und andere festliche Essen in der Oberen Halle des Rathauses, S. 250-259.

Arbeiterbewegung und Sozialgeschichte

Aus: Heft 3, 1999

Anna Wöbse, Bürgerlicher Naturschutz in Bremen 1900 – 1950, S. 5-18. – Manfred Weule, »Wir wollten Zeichen setzen!« Zur politischen Ikonographie jüngster Bremer Arbeitskämpfe, S. 19-24. – Eva Schöck-Quinteros, »Ehrfurcht vor der Heiligkeit des Lebens.« Auguste Kirchhoff – eine aktuelle Würdigung, S. 25-34.

Aus: Heft 4, 2000

Lutz-Michael Linke und Günther Rohdenburg, Die Konzeption der Gedenkstätte Ostertorwache, S. 5-14. – Ulrich Schröder, »Morale: Very high«. Die »Kampfgemeinschaft gegen den Faschismus« (KGF) im Landkreis Osterholz, S. 15-30.

Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte

Aus: Bd. 85, 1999.

Elke Först und Babette Ludowici, Das archäologische Stadtkataster – ein Beitrag zur Stadtarchäologie Hamburgs, S. 1-17. – Andreas Kammler, Kaperschiffahrt in Hamburg und Lübeck 1471 – 1510 – ein Forschungsbericht, S. 19-34. – Uwe Jens Wandel, »... So tief empfundener als ehrerbietiger Dank...« Künstlerische Dankadressen Hamburg nach dem Großen Brand 1842 an Beispielen aus Thüringen, S. 35-62. – Berthold W. Haerter und Peter Stolt, Die Vorgänger des Kirchlichen Kunstdienstes in Hamburg, S. 63-84. – Klaus Mühlfried, Maurische Grandezza in einem Hamburger Etagenhaus, S. 85-99. – Annett Büttner und Iris Groschek, Jüdische Schüler und »völkische« Lehrer in Hamburg nach 1918, S. 101-126. – Holger Wilken, Die katholische Gemeinde in (Alt-)Hamburg 1933 – 1945, S. 127-142. – Rainer Hering, »Feststellen möchte ich aber, daß ich als Nationalsozialist unter keinen Umständen meine Tochter von einer jüdischen Lehrerin unterrichten lassen kann und werde.« Landesjugendpastor Johannes Vorrath und sein Kampf um »rassische Sauberkeit« in der »deutschen Volksschule« 1935, S. 143-164. – Gunther Schmitz, »Folgende Akten sind zu vernichten...« Zur Überlieferung der Strafakten der Staatsanwaltschaft bei dem Landgericht Hamburg 1933 – 1945, S. 165-182. – Wilfried Weinke, »Ein deutscher Jude denkt über Deutschland nach«. Der Schriftsteller und Journalist Heinz Liepmann, sein Wirken in Hamburg und seine Auseinandersetzung mit dem Antisemitismus und Philosemitismus in Deutschland nach 1945, S. 183-206. – Helmut Stubbe-da Luz, Die fünfte deutsch-französische Gesellschaft in der Geschichte Hamburgs: Die Gründung der »Cluny« im Jahre 1947 und ihre Vorläufer, S. 207-245.

Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde

Aus: Bd. 79, 1999.

Detlef Kattinger, Zum Charakter der sog. »Gotländischen Genossenschaft«, S. 9-23. – Ilka S. Minneker, Repräsentation und sakrale Legitimation: Majestas Domini und Bürgermedaillons im Heilig-Geist-Hospital zu Lübeck, S. 24-74. – Hans-Jürgen Vogtherr, Der Eigenhandel des schwedischen Reichsvorstehers Sten Sture des Älteren über Lübeck Ende des 15. Jahrhunderts, S. 75-93. – Johann Peter Wurm, Fehmarn unter lübischer Pfandherrschaft 1437 – 1491, S. 94-118. – Carsten Jahnke, Politische Nachrichten aus Lübeck aus den Jahren 1531 bis 1535, S. 119-145 [Briefwechsel Reymer Sandows in Lübeck mit Johann Selhorst in Reval]. – Wolfgang Prange, Trittau in lübscher Hand 1534, S. 146-163 [Rechnungsführung der Burgbesatzung in der Grafenfehde]. – Tanja Jaschkowitz, Das Lübecker Schuhmacheramt vom 14. bis zum 16. Jahrhundert, S. 164-195. – Dieter Dummler, Die Reichsmünzordnung von 1551 und der Rat von Lübeck, S. 196-207. – Helge Bei der Wieden, Der Anteil Lübecks an der deutschen Flotte 1848 – 1853, S. 208-236 [»... es gelang nicht einmal, eine Kanonenschaluppe völlig fertigzustellen ...«]. – Uwe Kühl, Die Gründung des ersten kommunalen Elektrizitätswerks Deutschlands in Lübeck, S. 237-271 [1887 eröffnet]. – Hans-Bernd Spies, Die Falkensteuer der Reichsstadt Lübeck, S. 325-336. – Antjekathrin Graßmann, Dr. Gerhard Gerkens 1937 – 1999 [Nachruf], S. 370-373.

Jahrbuch der Männer vom Morgenstern
Aus: Bd. 77/78, 1998/99.

Rüdiger Kelm, Auf archäologischer Spurensuche in Bremerhaven. Überblick und Gedanken zum Forschungsstand, S. 49-90. – Hartmut Bickelmann, Bremerhaven und die Lüne. Räumliche und wirtschaftliche Beziehungen zwischen Stadt und Umland im 19. und 20. Jahrhundert, S. 121-210. – Beate Borkowski, Torf für Bremerhaven. Moor- kolonisation und Torfabbau im Unterwesergebiet, S. 211-244. – Manfred Ernst, Von der Revolution zur Stadtverfassung. Die Verfassungsgeschichte der Stadt Bremerhaven in der Zeit von 1847 bis 1851, S. 245-272. – Bernd Ulrich Hucker, Historienfest und Historienmalerei im Dienste vaterländischer Gesinnung. Hermann Allmers und der »Grafenhof« in Stotel, S. 273-310. – Christian Ostersehlte, Ein Schiffsunglück an der Columbuskaje. Der Totalverlust des Lloydschleppers MERKUR 1934, S. 311-340.

Oldenburger Jahrbuch
Aus: Bd. 99, 1999.

Jörg Deuter, Die Illustration zum »Oldenburgisch Chronicon« von 1599. Johann Dietrich Schaffer – Jan Diricks von Campen – Pieter Bast – Hans Maes, S. 1-18. – Monika Kindel, Wolfgang Heimbach als Porträtist, S. 19-43. [behandelt auch stilistische Beziehungen zu den »Graevaeus«-Porträts im Bremer Focke-Museum] – Erhard Welzel, Die Familie Vrintz und Oldenburg, S. 45-56. [behandelt auch die bremischen Ursprünge und Mitglieder der Familie] – Klaus-Peter Müller, Die Zensur in Oldenburg von den Karlsbader Beschlüssen 1819 bis zum Reichspressegesetz 1874, S. 57-97. – Konrad Schneider, Oldenburgs Münzprägungen für Birkenfeld, S. 99-115. – Gerhard Barnstedt, Das Wirken der Familie Barnstedt in Oldenburg, S. 117-140. – Annette Roggatz, Der Hauptbahnhof in Oldenburg, S. 141-175. – Catrin Finsterhölzl, Die Einweihung der »Niederdeutschen Gedenkstätte ›Stedingsehre««, S. 177-205. – Egbert Koolman, Oldenburgische Bibliographie 1998, S. 359-402.

Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte
Aus: Bd. 71, 1999.

Zum Thema »Friedensschlüsse ab 1648 und ihre Auswirkungen auf Nordwestdeutschland«: Alwin Hanschmidt, Die schwedische und die hessen-kasselsche Armeesatisfaktion und die Räumung der festen Plätze im westfälisch-niedersächsischen Raum nach dem Westfälischen Frieden, S. 1-22. – Harm Klüeting, Der Westfälische Frieden als Konfessionsfrieden im rheinisch-westfälischen Raum, S. 23-50. – Gerd Steinwascher, Die konfessionellen Folgen des Westfälischen Friedens für das Fürstbistum Osnabrück, S. 51-80. – Hermann Wellenreuther, Der Vertrag zu Paris (1763) in der atlantischen Geschichte, S. 81-110. – Hans-Georg Aschoff, Der Wiener Kongreß und die norddeutschen Staaten, S. 111-128.

Zum Thema »Träger und Formen der Industrialisierung in den Textilgewerben«: Michael Mende, Zur Einführung: Ein Gipfel und doch bald schon Schlußpunkt, S. 129-147 [berücksichtigt Bremen als Umschlagplatz, Verbraucher und Standort textiltgewerblicher Produktion]. – Michael Mende, Göttingen und Osterode: Unterschiedliche Wege zur Industrialisierung der Wollgewerbe, S. 149-168. – Hannelore Oberpenning, Gewerbliche Warenproduktion und ländlicher Warenhandel im 18. und

frühen 19. Jahrhundert, S. 169-186. – Wolfgang Jürries, Das ländliche Leinengewerbe in den Ämtern Lüchow und Wustrow von 1790 bis 1880, S. 187-200. – Johannes Laufer, Zwischen Heimgewerbe und Fabrik: Der Strukturwandel des Textilgewerbes im südlichen Niedersachsen im 19. Jahrhundert, S. 201-222. – Dietmar von Reeken, Familie, Religion und Kapitalismus: Die Bremer Textilunternehmerfamilie Lahusen 1816 – 1933, S. 223-234.

Weitere Aufsätze: Adolf E. Hofmeister, Zur Gründung des Klosters Buxtehude [1196/97], S. 235-258. – Karl-Klaus Weber, Die Grafschaft Lingen 1580 bis 1605 im Spiegel niederländischer Quellen, S. 259-287.

Forschungsbericht: Peter Kehne, Die Begegnung von Römern und Germanen in Norddeutschland und die norddeutsche Antikenrezeption als landesgeschichtliche Forschungsgebiete der Althistorischen Kommission für Niedersachsen und Bremen e.V., S. 317-323.

Hansische Geschichtsblätter

Aus: Jg. 117, 1999.

Christina Deggim, Zur Seemannsarbeit in der Handelsschiffahrt Norddeutschlands und Skandinaviens vom 13. bis zum 17. Jahrhundert, S. 1-38. – Louis Sicking, Die offensive Lösung. Militärische Aspekte des holländischen Ostseehandels im 15. und 16. Jahrhundert, S. 39-51. – Ernst Münch, Vollrat von der Lühe 1549: Straßenräuber und Mörder oder Opfer der Rostocker Justiz? Zwei historische Lieder und ihr geschichtlicher Hintergrund, S. 53-91. – Marie-Luise Favreau-Lilie, Vom Nord- und Ostseeraum ans »Ende der Welt«: Jakobspilger aus dem Hanseraum, S. 93-130. – Roman Czaja, Neuere Hanseforschung in Polen (1970 – 1998), S. 131-149.

Deutsches Schifffahrtsarchiv

Aus: Bd. 21, 1998.

Stefan Kroll, Schifffahrt und Seehandel mecklenburgischer und pommerscher Städte im Jahre 1706, S. 7-30. – Ursula Feldkamp, Die ersten Stewardessen auf bremischen Passagierschiffen, S. 83-98 [1853 – 1914]. – Peter Kuckuk, Seefahrt unter dem »Hungerhaken«: Die Bemühungen der Nationalsozialisten um die politische Organisation der deutschen Seeleute, S. 101-119. – Christine Keitsch, »Die christliche Seefahrt ist ein Männerberuf, daran wird sich nichts ändern!«: Der ungewöhnliche Lebenslauf der Annaliese Teetz [1910 – 1992, 1955 Großes Kapitänspatent], S. 123-135. – Klaus Barthelmess, Neue Erkenntnisse zur Walstrandungsgraphik des 16. Jahrhunderts, S. 157-179. – Ingo Heidbrink, Berufsentwicklung in der deutschen Hochseefischerei, Teil 2: Hochseefischwerker, S. 183-194. – Gerd Wegner, Von der Höhe des Elbhanges den Fisch ständig vor Augen: 50 Jahre Bundesforschungsanstalt für Fischerei [in Hamburg], S. 197-216. – Gerd Wegner, Die Deutsche Wissenschaftliche Kommission für Meeresforschung wird 100 Jahre alt, S. 219-231. – Christian Ostersehlte, Auf Probefahrt gekentert: Das Unglück des Walfangbootes Rau III (1937), S. 279-310. – Jens Rösemann, Vom Entlein zum Schwan: Die Wandlung des Motorseglers Gertrud II, ex Edith, ex Frederik Fischer zum Dreimast-Großtopsegelschoner Fridtjof Nansen, S. 327-353 [mit dem »Bremer Dattelstreik« 1948]. – Albrecht Sauer, Zur terrestrischen Navigation in Mittelalter und früher Neuzeit, S. 370-377. – Manfred Spata, Historische Pegel und Bezugshöhen in Europa, S. 379-392.

Weitere Neuerscheinungen zur bremischen Geschichte und Landeskunde

- 10 Jahre Hochschule für Künste Bremen und einige ihrer Vorgeschichten. Hrsg.: *Hochschule für Künste Bremen*. Hamburg u. a.: Achilla Presse 1998. 100 S.
- 20 Jahre Freie Evangelische Bekenntnisschule Bremen. Hrsg.: *Freie Evangelische Bekenntnisschule Bremen*. Bremen: Eigenverlag 1999. 120 S.
- 25 Jahre Schulzentrum an der Ronzelenstraße: vormals Schulzentrum am Vorkampsweg. Bremen: Eigenverlag 1999. 105 S.
- 30 Jahre Polizeirevier Osterholz. Hrsg.: *Polizeirevier Osterholz*. Bremen: Hanseaten-Verlag 1999. 108 S.
- 40 Jahre Evangelische Auferstehungsgemeinde Bremen-Hastedt: 1959 – 1999. Hrsg.: *Evangelische Auferstehungsgemeinde*. Bremen: Eigenverlag 1999. 46 S.
- 50 Jahre Tandler, von den Anfängen bis zum weltweiten Begriff für Präzision. Hrsg.: *Tandler Zahnrad und Getriebefabrik GmbH & Co*. Bremen: Eigenverlag 1999. 88 S.
- Aschenbeck, Nils*: Bollmann, Francke, Kocks: eine Bremer Industriegeschichte. Delmenhorst: Aschenbeck & Holstein 1999. 31 S.
- Berthold, Klaus (Hrsg.)*: Vom Gerstensaft zum Spitzen-Pilsener von Welt: die Designgeschichte der Marke Beck's. Bremen: Hauschild 2000. 88 S.
- Blandow, Jürgen*: 75 Jahre sozialer Bewegung für Bremen: der Paritätische Wohlfahrtsverband in Bremen und seine Mitgliedsorganisationen. Hrsg.: Deutscher Paritätische Wohlfahrtsverband / Landesverband Bremen. Bremen: Eigenverlag 1999. 84 S.
- Borchardt, Rolf*: Rückblick eines Bremers: 100 Jahre Familiengeschichte. Bremen: Hauschild 1999. 119 S.
- Bubke, Karolin*: Zehn Jahrhunderte Bürgerweide Bremen: von der Allmende zur Veranstaltungsmeile. Delmenhorst: Aschenbeck & Holstein 1999. 95 S.
- Christochowitz, Rainer*: Die U-Boot-Bunkerwerft »Valentin«. Der U-Boot-Sektionsbau, die Betonbautechnik und der menschenunwürdige Einsatz von 1943 bis 1945. Bremen: Donat 2000. 80 S.
- Cyrus, Hannelore*: »Fürstin« Mathilde Plate: ein (un)gewöhnliches Frauenleben vom deutschen Kaiserreich bis zur Bundesrepublik Deutschland. Bremen: Hauschild 2000. 208 S.
- Das Bremer Polizeihaus. Hrsg.: *Polizei Bremen* [Architekturfotografie Karin Burckhart und Frank Kunze]. Delmenhorst: Aschenbeck & Holstein 1999. 160 S.
- Eckler von Gleich, Cecilie*: Komm mit nach Ottilien. Die Ottilie Hoffmann Häuser in Bremen. Bremen: Donat 2000. 120 S.
- Ein Autor wird wiederentdeckt – Friedo Lampe 1899 -1945. Hrsg.: *Friedo-Lampe-Gesellschaft e.V.*, mit Beiträgen von Jürgen Dierking u. a. Göttingen: Wallstein 1999. 92 S.

* Vollständigkeit im Sinne einer Bibliographie wird nicht angestrebt. Besprechungen bleiben vorbehalten.

- Helling, Wilfried*: Dorf und Domburg als alte bremische Siedlungsbereiche. [Sonderheft »Der Aufbau« Jg. 54] Bremen: Aufbau 1999. 64 S.
- Henk, Heide (Bearb.)*: Eva Seligmann. Erinnerungen einer streitbaren Pädagogin. Bremen: Temmen 2000. 128 S.
- Hinderlich, Horst, Leuthold, Dieter, Mevius, Petra und Reuß, Gerhard*: Das Rote Kreuz Krankenhaus Bremen schreibt Geschichte: 1876 – 1999 – 2001. Vom Vereinskrankenhaus zur Qualitätsklinik. Bremen: Hauschild 1999. 111 S.
- Hoffmann, Hans-Christoph*: Bremen. Hansestadt am Weserstrom. Hamburg: Zeise 1998. 128 S.
- Kiehlmann, Peter und Patzer, Holger*: Die Frachtschiffe der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa«. Bremen: Hauschild 2000. 304 S.
- Kirche – Kaufmann – Kabeljau. 1000 Jahre Bremer Islandfahrt. (Hrsg.): *Deutsch-Isländische Gesellschaft Bremerhaven/Bremen*. Redaktion: Adolf E. Hofmeister und Alfred Löhr. Bremen: Staatsarchiv 2000. (Zugl. Kleine Schriften des Staatsarchivs Bremen. Heft 30) 89 S.
- Langer, Jutta und Tesch, Ulla*: Knoop's Park. Eine historische Parkanlage in Bremen-Nord. Bremen: Hauschild 1999. 72 S.
- Lemmen, Robert*: Vom Campus zum Stadtteil: 30 Jahre Stadtplanung für die Universität Bremen. Delmenhorst: Aschenbeck & Holstein 1999. 95 S.
- Leopold-Rieks, Monika*: Ein Viertel in Bewegung: Hausbesitz, Mobilität und Wohnverhalten in der südlichen Vorstadt Bremens zwischen 1875 und 1914 (Europäische Hochschulschriften. Reihe 3, 785). Frankfurt am Main: Lang 1998. Zugl. Bremen Univ. Diss. 1996. 552 S.
- Meyer-Braun, Renate und Auf dem Garten, Klaus*: Hans Hackmack – ein Leben für das freie Wort. [Ausstellungskatalog] Bremen: Bremer Tageszeitungen AG 2000. 28 S.
- Meyer-Braun, Renate*: Alltag im Wirtschaftswunder. Bremer Werftarbeiterfamilien in den 50er Jahren. Bremen: Temmen 2000. 144 S.
- Müller, Hartmut und Rohdenburg, Günther (Hrsg.)*: Kriegsende in Bremen. Erinnerungen. Berichte. Dokumente. [2., erweiterte Auflage] Bremen: Temmen 2000. 216 S.
- Niehoff, Lydia*: Ein Haus voller Geschichten: das Gebäude der Handelskrankenkasse in Bremen. Bremen: Hauschild 2000. 120 S.
- Rössler, Horst*: Hollandgänger, Sträflinge und Migranten: Bremen und Bremerhaven als Wanderungsraum. Hrsg: Förderverein Deutsches Auswanderermuseum e.V. Bremerhaven. Bremen: Temmen 2000. 279 S.
- Schildknecht, Karl-Heinz*: Bremer Baumwollbörse: Bremen und Baumwolle im Wandel der Zeiten. Mit einer Einführung von Hartmut Müller. Hrsg.: Bremer Baumwollbörse. Bremen: Eigenverlag 1999. 114 S.
- Schlottau, Klaus und Tilgner, Daniel (Hrsg.)*: Der Bremer Überseehafen. Mit Beiträgen von Heinz-Gerd Hofschien, Daniel Tilgner, Klaus Wolf. Bremen: Temmen 1999. 176 S.
- Schwarzwälder, Herbert*: Das Große Bremen-Lexikon. Bremen: Temmen 2000. 800 S.

Siemon, Thomas: Ausbüxen, Vorwärtskommen, Pflicht erfüllen: Bremer Seeleute am Ende der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus 1930 – 1939. Hannover: Univ. Diss. 605 S. und Abb.bd.

Sommer, Karl-Ludwig: Wilhelm Kaisen. Eine politische Biographie. Hrsg.: Wilhelm und Helene Kaisen-Stiftung Bremen. Bonn: Dietz 2000. 544 S.

Spiess, Christine: Rundflug über das alte Bremen. Gudensberg-Gleichen: Wartberg 1999. 63 S.

Tischer, Achim: Brauchen wir ein Mahnmahl? Zur Erinnerung an die Psychiatrie im Nationalsozialismus in Bremen. Bremen: Temmen 2000. 141 S.

Warns, Helgard und *Schneider, Ralf*: Die Geschichte einer Penne: Das Alte Gymnasium zu Bremen. Bremen: Hauschild 1999. [Zweite, erweiterte Auflage] 320 S.

HISTORISCHE GESELLSCHAFT BREMEN

136. Jahresbericht (1999)

Mitgliederversammlung

Die ordentliche Mitgliederversammlung fand 1999 erstmalig im Focke-Museum statt. Nach der Ehrung der im Jahr 1998 verstorbenen Mitglieder erstattete der Vorsitz Prof. Dr. Dieter Hägermann den Jahresbericht, der Schatzmeister Dr. Frank Lutz den Rechnungsbericht für 1998. Die Versammlung erteilte auf Vorschlag der Rechnungsprüfer Schatzmeister und Gesamtvorstand Entlastung. Die notwendig gewordene Erhöhung der Mitgliedsbeiträge wurde einstimmig beschlossen, ab 2000 zahlen Einzelmitglieder DM 50,-; Ehepaare DM 60,-; Fördermitglieder DM 100,- und Studierende weiterhin DM 15,-.

Nach Abschluß der Versammlung luden die Museumspädagoginnen des Focke-Museums zu Führungen durch die neu konzipierte Dauerausstellung des Hauses ein. Das Angebot wurde von den Mitgliedern mit großem Interesse wahrgenommen.

Vorstand

Die Mitgliederversammlung wählte nach Ablauf ihrer Amtszeit Frau Dr. Bruss, Herrn Dr. Klugkist, Herrn Prof. Dr. Dieter Hägermann und Herrn Dr. Peter Ulrich für den Vorstand. Zum neuen stellvertretenden Vorsitz wurde auf der Vorstandssitzung am 19. April 1999 Herr Dr. Elmshäuser gewählt. Anschließend dankte der Vorsitz Herr Dr. Klugkist, der den stellvertretenden Vorsitz abgegeben hat, für sein Engagement und seine langjährigen Verdienste.

Am 31. 12. 1999 bestand der Vorstand demnach aus folgenden Mitgliedern: Prof. Dr. Dieter Hägermann (Vorsitz), Dr. Konrad Elmshäuser (Stellvertretender Vorsitz), Dr. Frank Lutz (Schatzmeister), Johann Christian Bosse (Stellvertretender Schatzmeister), Dr. Regina Bruss (Schriftführerin), Dr. Peter Hahn (Stellvertretender Schriftführer), Dr. Engelbert Klugkist, Uwe Bölts M.A., Dr. Karl Heinz Brandt, Günther Kayser, Dr. Peter Ulrich (Beisitzer).

Mitgliederbewegung

Im Jahr 1999 wurden 41 Mitglieder neu aufgenommen, 6 Mitglieder sind verstorben, 28 ausgetreten. Am 31. 12. 1999 hatte die Historische Gesellschaft 791 Mitglieder, gegenüber dem Vorjahr 7 Mitglieder mehr (Stand 31. 12. 1998: 784).

Veröffentlichungen

Band 78 des Bremischen Jahrbuchs ist im Spätherbst 1999 erschienen und liegt seitdem in der Geschäftsstelle bzw. in der Benutzerberatung des Staatsarchivs zur Abholung bereit.

Vorträge

Im Rahmen des angekündigten Vortragsprogramms 1999/2000 wurden folgende Vorträge gehalten, meist in Gemeinschaft mit anderen wissenschaftlichen Vereinigungen:

- 1) Dr. Götz Ruempler (Bremen): »Mittelalterliche Menschen- und Tierköpfe im Bremer Dom, Symbol oder Ornament?« (26. Oktober 1999)
- 2) Dr. Ralf Bärenfänger (Aurich): »Glaube und Grab im Spiegel der Jahrtausende – Ein archäologische Reflexion anhand neuer Ausgrabungsergebnisse in Ostfriesland« (11. November 1999)
- 3) Dr. Monika M. Schulte (Bremen): »Ein alter Bekannter? Ein großer Unbekannter! Johann Smidt im Spiegel seines Nachlasses« (3. November 1999)
- 4) Prof. Dr. Manfred Rech (Bremen): »Neue Ausgrabungen und Funde in der Freien Hansestadt Bremen« (9. Dezember 1999)
- 5) Dr. Andrea Mehrländer (Bielefeld): »Bremer Bürger im amerikanischen Sezessionskrieg« (13. Dezember 1999)
- 6) Prof. Dr. Konrad Zimmermann (Rostock): »Griechische Mythen auf römischen Wänden. Zu inhaltlichen Aspekten der pompejanischen Wandmalerei« (16. Dezember 1999)
- 7) Prof. Dr. Hans Kloft (Bremen): »Epiphanie und Königsheil – Die Geschichte der heiligen drei Könige« (6. Januar 2000)
- 8) Prof. Dr. Alfred Haverkamp (Trier): »Juden im Mittelalter. Neue Fragen und Einsichten« (12. Januar 2000)
- 9) Pastor Dr. Peter Ulrich (Bremen): »Marienverehrung im St. Petri Dom zu Bremen« (8. Februar 2000)
- 10) Dr. Elisabeth Kraus (München): »Die Familie Mosse. Deutsch-jüdisches Bürgertum im 19. – 20 Jh.« (8. März 2000)
- 11) Prof. Dr. Hans Kloft (Bremen): »Die Varusschlacht und ihre Folgen« (3. Mai 2000)

Studienfahrten

Vom 11. bis 17. Juni 1999 fand unter der Reiseleitung von Herrn Uwe Bölts eine Reise zur »Kulturlandschaft des westlichen Bodensees« statt. Vom Quartier aus, dem traditionsreichen »Pilgerhof«, gleich unterhalb der barocken Wallfahrtskirche Birnau direkt am See gelegen, wurde der westliche Teil der Bodenseeregion auf Tagesrundfahrten mit Stadtbesichtigungen und kleinen Spaziergängen durch die Gartenlandschaft erkundet, so die Städte Überlingen, Meersburg, Konstanz, Schaffhausen, Stein am Rhein, die Klosterinsel Reichenau, die Blumeninsel Mainau und die Schlösser Salem und Heiligenberg.

Eine weitere Studienfahrt vom 27. August bis 3. September 1999 hatte die Ostseeinsel »Gotland« zum Ziel. Unter der Leitung der Vorstandsmitglieder der Gesellschaft, Herrn Johann Christian Bosse und Uwe Bölts, besichtigte man von der Hauptstadt Visby aus Kulturzeugnisse von der Steinzeit bis in die Hansezeit, von Steinkistengräbern über gewaltige Schiffssetzungen bis zu den rund einhundert zum Teil reich ausgestatteten Landkirchen des Mittelalters.

Tagesfahrten

Eine Fahrt zur Europa-Ausstellung nach Paderborn unternahm die Gesellschaft am 18. August 1999 anlässlich des Jahrestages des historischen Treffens Karls des Großen mit Papst Leo III. von 799.

In Fortsetzung des ersten Teils einer Fahrt unter dem Motto »Kirchliche Kunst am Steinhuder Meer« fand am 26. Juni 1999 unter der Leitung von Pastor Dr. Ulrich eine weitere Exkursion zum Thema nach Wunstorf und Loccum statt.

Die Historische Gesellschaft veranstaltete im Frühjahr und Sommer 1999 eine gemeinsame Vortragsreihe in Kooperation mit dem Überseemuseum Bremen und dem

Touristikverein Hal Över. Auf Weserflußfahrten mit dem Ausflugsschiff »Das Schiff« wurden Vorträge zu ausgewählten Themen der bremischen Schifffahrts- und Handelsgeschichte geboten.

Unter der Leitung von Dr. Karl Heinz Brandt fanden drei Studienfahrten der Bremer Gesellschaft für Vorgeschichte statt. So fuhr man am 24. April 1999 auf eine Tagesexkursion in den Regierungsbezirk Lüneburg und vom 12. – 14. Juni 1999 nach Brandenburg. Auf einer Halbtagesfahrt am 25. September 1999 wurden die Steingräber bei Engelmans Bäke und Kleinenkneten sowie das Pestruper Gräberfeld besichtigt.

Sonstiges

Anlässlich eines Adventskaffees mit anschließendem Rahmenprogramm am 7. Dezember 1999 in den Räumlichkeiten des Focke-Museums gab man den Mitgliedern die Möglichkeit zum persönlichen Austausch, zu Gesprächen über Fahrten und Veranstaltungen oder einfach zum traditionellen »Klönchnack«.

Rechnungsbericht für das Jahr 1999

Vermögensübersicht per 31. Dezember 1999

A k t i v a	DM	DM
Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.290,00	
2. sonstige Vermögensgegenstände	<u>2.816,08</u>	5.106,08
II. Flüssige Mittel		
1. Kassenbestand, Bundesbank- und Postgiroguthaben	118,35	
2. Guthaben bei Kreditinstituten	<u>48.843,63</u>	48.961,98
		<u>54.068,06</u>
 P a s s i v a		
A. Kapital		
1. Anfangskapital	24.359,39	
2. Verlust	<u>- 3.929,59</u>	20.429,80
B. Rückstellungen		
1. Sonstige Rückstellungen		1.798,00
C. Rechnungsabgrenzungsposten		<u>20.402,00</u>
		<u>42.629,80</u>

Einnahmen- und Ausgabenrechnung für das Jahr 1999

Ausgaben	DM	DM
Löhne und Gehälter	12.000,00	
Sozialabgaben etc.	<u>2.426,88</u>	14.426,88
Abschreibungen		1.375,00
sonst. betriebliche Aufwendungen		<u>26.320,62</u>
		<u>42.122,50</u>
Einnahmen		
Beiträge	16.520,00	
Spenden	21.292,65	
Zinsen	380,26	<u>38.192,91</u>
Verlust		3.929,59

gez.: Dr. Frank Lutz
Schatzmeister

geprüft am 11. Mai 2000:

gez.: Karl-Heinz Hofmann
Karl-Heinz Schildknecht
Rechnungsprüfer

Anschriften der Autoren und Rezensenten

- Klaus Auf dem Garten*, Sonnenstraße 14, 28203 Bremen
Margrit Christensen, Büro für Bauforschung, Marlisgrube 56/7, 23552 Lübeck
Christina Deggim, Haidberg 22, 22301 Hamburg
Dr. *Konrad Elmshäuser*, Wörther Straße 46, 28211 Bremen
Dr. *Thomas Elsmann*, Mittelweg 4, 21224 Rosengarten
Dr. *Holger Th. Gräf*, Hessisches Landesamt für geschichtliche Landeskunde,
Wilhelm-Röpke-Straße 6 c, 35032 Marburg
Dr. *Friedhelm Grützner*, Aschaffener Straße 5, 28215 Bremen
Dr. *Peter Hahn*, Landesamt für Denkmalpflege, Sandstraße 3, 28195 Bremen
Dr. *Adolf E. Hofmeister*, Sachsenstraße 12, 27283 Verden
Dr. *Heinz-Gerd Hofschien*, Wielandstraße 17, 28203 Bremen
Dr. *Bettina Kaemena*, Holthorster Weg 35, 28790 Schwanewede
Prof. Dr. *Peter Kuckuk*, Freudenbergstraße 13, 28213 Bremen
Dr. *Peter Marschalck*, Auf dem Bohnenkamp 79, 28197 Bremen
Prof. Dr. *Renate Meyer-Braun*, Sonnenstraße 14, 28203 Bremen
Dr. *Hartmut Müller*, Neuer Weg 57, 28816 Stuhr
Dr. *Christian Ostersehlte*, Tettenbornstraße 4 a, 28211 Bremen
Dr. *Günther Rohdenburg*, Saarbrückener Straße 34, 28211 Bremen
Hermann Sandkühler, Agnes-Migel-Straße 22, 28279 Bremen
Dr. *Bettina Schleier*, Kornstraße 3, 28201 Bremen
Dr. *Lars Ulrich Scholl*, Hohewurth 7, 27612 Loxstedt
Dr. *Peter Ulrich*, Sandstraße 13, 28195 Bremen
Horst Vogel, Damaschkeweg 13, 27809 Lemwerder

