



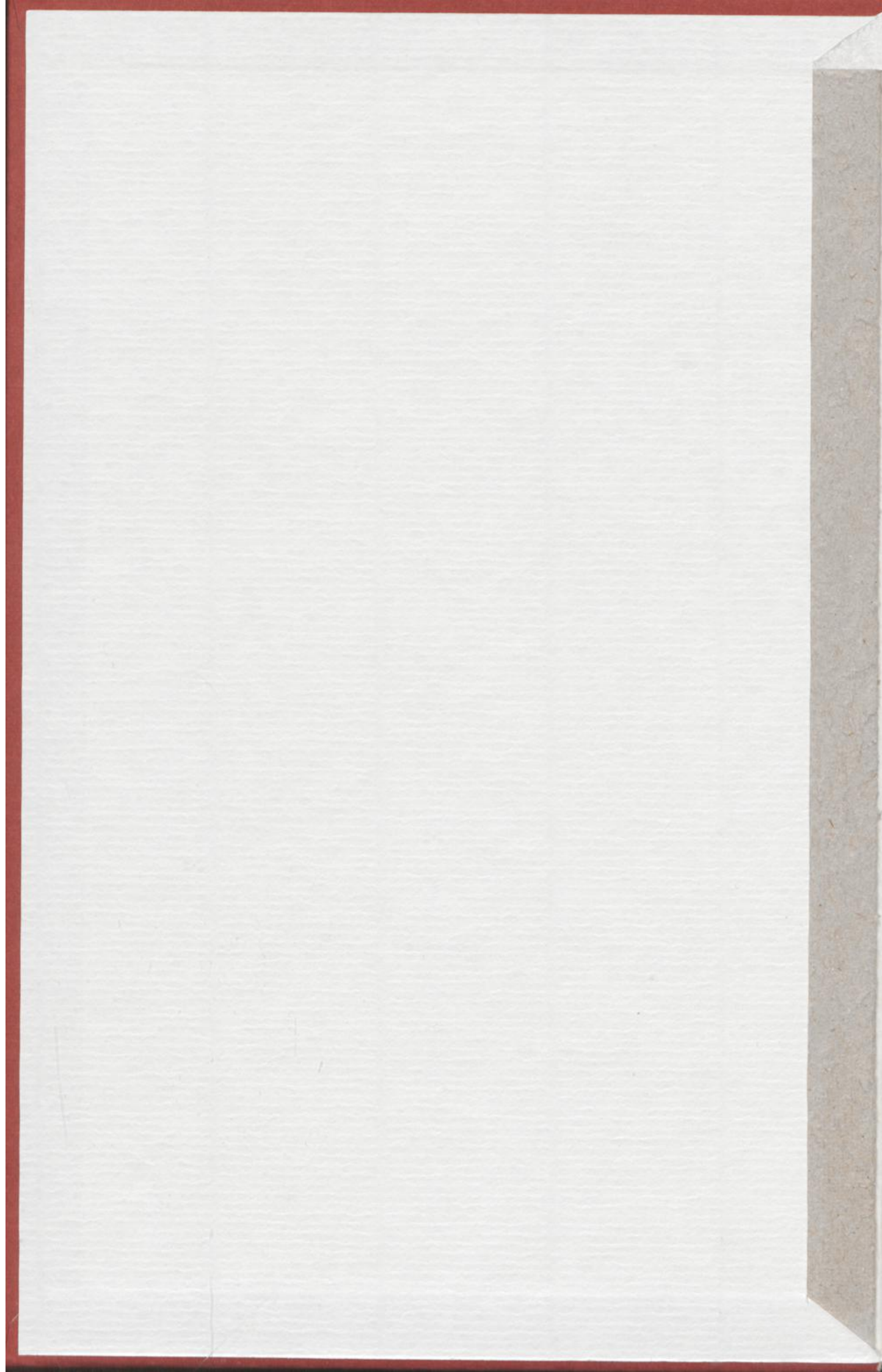
# BREMISCHES JAHRBUCH

in Verbindung mit der  
Historischen Gesellschaft Bremen  
herausgegeben vom

STAATSARCHIV BREMEN

BAND 83 · 2004

---



BREMISCHES JAHRBUCH

BAND 83 · 2004

BREMISCHES JAHRBUCH · BAND 83 · 2004



# BREMISCHES JAHRBUCH

In Verbindung mit der  
Historischen Gesellschaft Bremen  
herausgegeben vom  
STAATSARCHIV BREMEN

BAND 83 · 2004

Selbstverlag des Staatsarchivs Bremen

Das BREMISCHE JAHRBUCH erscheint seit 1863

REDAKTION:

Konrad Elmshäuser

REDAKTIONSAUSSCHUSS:

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

Die Historische Gesellschaft Bremen dankt der Sparkasse Bremen für die  
Gewährung großzügiger finanzieller Unterstützung  
zum Druck des Bremischen Jahrbuchs.

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

Das chinesische Exequatur für den bremischen Konsul in Kanton von 1855 Von <i>Adolf E. Hofmeister</i> .....	8
--	---

## Aufsätze

Das geschriebene Recht in der mittelalterlichen Stadt Von <i>Ruth Schmidt-Wiegand</i> .....	18
»Bremer Recht« – Kontinuitäten und Diskontinuitäten Von <i>Alfred Rinke</i> .....	33
Zur Entwicklung des bremischen Rechts bis zur jüngsten Stadtrechtsfassung von 1433 Von <i>Walter Barkhausen</i> .....	39
Die Dreiständelehre als politische Sprache in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts am Beispiel des Tilemann Heshusius (1527–1588) Von <i>Chang Soo Park</i> .....	50
Die Anfänge der konsularischen Vertretung Bremens in Shanghai Von <i>Heiko Herold</i> .....	70
»A few burghers in a little Hanseatic town« – Die Bremer Seerechtskampagne von 1859 Von <i>Jan Martin Lemnitzer</i> .....	87
Die Zuwanderung weiblicher Dienstboten nach Bremen im 19. Jahrhundert Von <i>W. Robert Lee und Peter Marschalck</i> .....	112
KAISER FRIEDRICH (1898): Zur Problematik eines Schnell dampfers des Norddeutschen Lloyd Von <i>Christian Ostersehlte</i> .....	127
Träume von einem westafrikanischen Kirchenstaat in Deutsch-Togoland: Pläne in der Norddeutschen Missionsgesellschaft 1900 – 1914 Von <i>Rainer Alsheimer</i> .....	181

## Rezensionen und Hinweise

Balz, Hanno: Die Arisierung von jüdischem Haus- und Grundbesitz in Bremen ( <i>Bettina Schleier</i> ) .....	197
Eckhardt, Albrecht und Hoffmann, Katharina: Gestapo Oldenburg meldet ... Berichte der Geheimen Staatspolizei und des Innenministers aus dem Freistaat und Land Oldenburg 1933–1936 ( <i>Karl-Ludwig Sommer</i> ) .....	198
Ehrhardt, Michael: »Ein güldten Band des Landes«. Zur Geschichte der Deiche im Alten Land ( <i>Adolf E. Hofmeister</i> ) .....	200
Erlay, David: Von Gold zu Rot. Heinrich Vogelers Weg in eine andere Welt ( <i>Konrad Elmshäuser</i> ) .....	201
Fischer, Norbert: Wassersnot und Marschengesellschaft. Zur Geschichte der Deiche in Kehdingen ( <i>Adolf E. Hofmeister</i> ) .....	200
Fleischer, Jürgen: Schiffbau in Bremen 1945 bis 1983 ( <i>Peter Kuckuk</i> ) .....	203
Herkommer, Hubert: Das Buch der Welt. Kommentar und Edition zur »Sächsischen Weltchronik« MS. Membr. I 90. Forschungs- und Landesbibliothek Gotha ( <i>Dieter Hägermann</i> ) .....	206
Hoffmann, Gabriele und Schnall, Uwe (Hrsg.): Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie ( <i>Christian Ostersehlte</i> ) .....	207
Jarck, Horst-Rüdiger: Urkundenbuch des Klosters Lilienthal 1232–1500 ( <i>Arend Mindermann</i> ) .....	209
Kaisen, Ilse: Unser Leben in Borgfeld: zur Erinnerung an meine Eltern und Geschwister ( <i>Konrad Elmshäuser</i> ) .....	211
Klatte, Elisabeth (Hrsg.): »Du bist in jedem Brief mir neu!« Braut- und Ehebriefe aus der bremischen Familie Gildemeister 1815–1839 ( <i>Nicola Wurthmann</i> ) .....	212
Kludas, Arnold, Vergnügungsreisen zur See. Eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt. Band II. 1852 – heute ( <i>Christian Ostersehlte</i> ) .....	214
Kuckuk, Peter (Hrsg.): Passagen nach Fernost. Menschen zwischen Bremen und Ostasien ( <i>Hartmut Müller</i> ) .....	216
Küster, Bernd: Heinrich Vogeler im Ersten Weltkrieg ( <i>Konrad Elmshäuser</i> ) ...	201
Markreich, Max: Geschichte der Juden in Bremen und Umgegend ( <i>Konrad Elmshäuser</i> ) .....	217
Meyer, Hans Hermann: Die Bremer Altstadt. Wanderungen in die Vergangenheit ( <i>Konrad Elmshäuser</i> ) .....	218
Nelles, Dieter: Widerstand und internationale Solidarität. Die internationale Transportarbeiterföderation (ITF) im Widerstand gegen den Nationalsozialismus ( <i>Peter Kuckuk</i> ) .....	220

Osmers, Jan: Auf ganz eigenen Wegen. Das Leben Konrad Weichbergers ( <i>Jürgen Dierking</i> ) .....	223
Pawlik, Peter-Michael: Von der Weser in die Welt. Band II ( <i>Christian Ostersehlte</i> ) .....	224
Rech, Manfred: Gefundene Vergangenheit – Archäologie des Mittelalters in Bremen ( <i>Karolin Bubke</i> ) .....	226
Schulz, Andreas, Vormundschaft und Protektion. Eliten und Bürger in Bremen 1750–1810 ( <i>Franklin Kopitzsch</i> ) .....	229
Skalecki, Georg (Hrsg.): Denkmalpflege in Bremen. Heft 1 ( <i>Bettina Schleier</i> ) .....	233
Stubbe da Luz, Helmut: »Franzosenzeit« in Norddeutschland (1803–1814). Napoleons hanseatische Departements ( <i>Hartmut Müller</i> ) .....	235
Thiel, Reinhold: Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857–1919 Band III 1900–1919 ( <i>Christian Ostersehlte</i> ) .....	236
Walter, Wolfgang: Downeasters und Nova-Scotians – Amerikanische und kanadische Segler von der Weser ( <i>Klaus Auf dem Garten</i> ) .....	241
Ziegler, Heide: Bremens politische, ökonomische und soziokulturelle Beziehungen zu China bis zum Ende des Ersten Weltkrieges ( <i>Peter Kuckuk</i> ) .....	244
Hospitium Ecclesiae. Bd. 22, 2003 .....	249
Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens. H. 23, 2004 .....	249
Arbeiterbewegung und Sozialgeschichte. H. 11, 2003; H. 12, 2003 .....	250
Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte. Bd. 89, 2003 .....	250
Hansische Geschichtsblätter. Bd. 121, 2003 .....	250
Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde. Bd. 83, 2003 .....	251
Stader Jahrbuch. Bd. 92/93, 2003/2004 .....	251
Jahrbuch der Männer vom Morgenstern. Bd. 82, 2003 .....	251
Oldenburger Jahrbuch. Bd. 103, 2003 .....	251
Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte. Bd. 75, 2003 .....	252
Weitere Neuerscheinungen zur bremischen Geschichte und Landeskunde ....	253
Historische Gesellschaft Bremen	
Jahresbericht 2003 .....	257
Rechnungsbericht 2003 .....	261
Anschriften der Autoren und Rezensenten .....	262

外合特創復所有敕書一道一併附還須至創

者

附還敕書一道

右創 港波立 國孫領事官准此

咸豐五年四月



廿三

日

# 劄

Notarische Atteste  
des Königl. Notariats für  
die Niedergerichte,  
Königliches Consulat zu Canton  
G. T. Schindler

大清欽差大臣太子少保兵部尚書兩廣總督卞世熊等為

劄復事四月十六日接據伸陳內稱該領事

官駐粵管理湛波立國事務現已奉敕兼

管波文國事務所有兩國通商事件均由該

領事官辦理希請移知海關并飭所屬知

照等情業已閱悉除移海關並飭所屬知照

*Abbildung umseitig:*

Chinesisches Exequatur für den bremischen Konsul in Kanton, 1855

# Das chinesische Exequatur für den bremischen Konsul in Kanton von 1855

Von Adolf E. Hofmeister

Seitdem die Schiffe der »Königlich Preußischen Seehandlungs-Societät« »Mentor« 1824 und »Princess Louise« 1828/29 unter dem Bremer Kapitän Harmssen<sup>1</sup> die Handelschancen für deutsche Kaufleute in Kanton erkundet hatten, machten sich die Senate in Hamburg und Bremen Gedanken über eine konsularische Vertretung der Hansestädte in China. Kanton war damals der einzige für Fremde zugelassene Handelsplatz in China, deutsche Niederlassungen gab es dort noch nicht. Hamburg ernannte daher 1829 den Engländer John MacVicar zum Konsul in Kanton, und der Bremer Senat beabsichtigte, denselben auch zum bremischen Konsul zu bestellen, doch geriet die schon beschlossene Anstellung »über anderweitige Geschäfte ins Stocken«.<sup>2</sup> Die Euphorie verflog, und als 1844 gleich zwei Bewerber um das Konsulat in Kanton in Bremen vorstellig wurden, verhielt sich der Senat zurückhaltend. Auch als sich 1846 der Kaufmann Richard von Carlowitz um den Posten bewarb, griff der Senat nicht zu, und Carlowitz ließ sich 1847 zum preußischen und sächsischen Konsul in Kanton ernennen.<sup>3</sup> Erst als einige der prominentesten Bremer Handlungshäuser, nämlich Joh. Lange Sohns Wwe. & Co., D. H. Wätjen & Co., C. Melchers & Co. und W. A. Fritze & Co., die Bewerbung des Altonaer Kaufmanns Wilhelm Pustau in Kanton, der familiäre Beziehungen zu Bremen hatte, unterstützten, fertigte der Senat am 6. Oktober 1851 eine Ernennung zum bremischen Konsul aus.<sup>4</sup>

Ein Bedürfnis dafür war jetzt offensichtlich vorhanden. Seit dem Vertrag von Nanking 1842, der den Opiumkrieg Chinas mit Großbritannien beendete, war

- 1 Heinz Burmester, Weltumseglung unter Preußens Flagge. Die Königlich Preußische Seehandlung und ihre Schiffe, Hamburg 1988, S. 21 ff., 122 f.; Stefan Hartmann, Unternehmungen der preußischen Seehandlung in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts am Beispiel des Schiffs »Prinzessin Louise«, in: Vorträge und Studien zur preußisch-deutschen Geschichte, hrsg. v. Oswald Hauser, 1983, S. 87-150, hier S. 91-94. – Kapitän Johann Andreas Harmssen (1782–1861) wurde 1837 Bremer Wasserschout. Supercargo war auf beiden Reisen der Hamburger Wilhelm Oswald, der 1831 die Firma Wm. O'Swald & Co. gründete. Er verfasste einen Bericht über den Aufenthalt der »Princess Louise« in Kanton 1828/29, veröffentlicht von Percy Ernst Schramm, Kaufleute zu Haus und über See. Hamburgische Zeugnisse des 17., 18. und 19. Jahrhunderts, Hamburg 1949, S. 329-346.
- 2 Nachträglicher Vermerk Heinrich Smidts zum Auszug aus dem Senatsprotokoll vom 3. 6. 1829 in StAB, 2-C.24.b.1.
- 3 Vgl. den Beitrag von Heiko Herold in diesem Band. – Zu Carlowitz in Kanton s. auch Schramm (wie Anm. 1), S. 349-354.
- 4 2-C.24.b.1.

der Handel mit China außer in Kanton noch in vier weiteren Hafenplätzen zugelassen, mehrere deutsche Firmen hatten sich in Kanton etabliert und begehrten konsularischen Schutz und eine nennenswerte Anzahl von deutschen Schiffen, vor allem Hamburger und Bremer, lief Kanton an. Einen Einblick in den Verkehr Bremer Schiffe in Kanton bzw. im Vorhafen Whampoa geben die Schiffsverkehrslisten des Bremer Konsuls Pustau für die Jahre 1851, 1852 und 1853.<sup>5</sup> Sie verzeichnen für 1851 zwölf<sup>6</sup> Bremer Schiffsankünfte und 18 Ankünfte von Hamburger Schiffen, 1852 waren es sechs<sup>7</sup> Bremer und 20 Hamburger Ankünfte, 1853 neun Bremer und 24 Hamburger Ankünfte. Preußische Schiffe kamen dagegen nur vereinzelt. Die Bremer Schiffe, die Kanton bzw. Hongkong z. T. mehrmals anliefen, gehörten den Firmen F. L. Quentell (4), W. H. Caesar (2), Joh. Lange Sohns Wwe. & Co. (2), F. Möller Söhne (2), C. Focke Wwe. & Sohn, F. A. Gudewill, W. Haas jun., C. A. Heineken & Co., Lange & Grave, H. H. Meier & Co., Roessingh & Mummy und D. G. Roghé.<sup>8</sup> Sie verkehrten vor allem zwischen Kanton/Hongkong und Singapur, Batavia, Makassar, Manila, Amoy, Honolulu und San Francisco, kamen also nicht in direkter Fahrt aus Bremen und fuhren auch nicht direkt in ihren Heimathafen zurück.

Die Fracht war vielfältig, Pustau gibt sie meist mit Verschiedenes (»Sundries«) an, drei Schiffe kamen mit englischer Kohle aus Newcastle, Cardiff und Newport, sechs Schiffe mit Reis aus Singapur, »Arracan« und »Bally«<sup>9</sup>. Der Walfänger »Averik Heineken«<sup>10</sup> kam 1853 mit Tran und Barten (»Oel & Bone«) aus dem Pazifik. Die ausgeführten Waren werden ebenfalls mit Verschiedenes angegeben mit Ausnahme einer Reisladung als Transitgut nach Shanghai und einer Ladung Seidenwaren (»Silks etc.«) nach Mazatlan (Mexiko). Aus

5 Ebd. Die danach bei Heide Ziegler, Bremens politische, ökonomische und sozialkulturelle Beziehungen zu China bis zum Ende des Ersten Weltkrieges, Göttingen 2003, Anhang (ohne Seitenzählung), abgedruckte Tabelle ist in einigen Punkten ungenau. Für 1853 liegt die Liste im Archiv der Handelskammer, Hp II 83 Bd. 1 (15) vor.

6 Mitgezählt ist die Ankunft der »George Washington« (F. Möller Söhne) am 29.12., zu der Pustau allerdings vermerkt »in Hongkong«, die Abfahrt ist in der Liste für 1852 zum 11. 2. angegeben. Ziegler (wie Anm. 5) verzeichnet das Schiff zweimal, das zweite Mal mit falschem Ankunfts- und Abfahrtsdatum für 1852. Überhaupt ist fraglich, ob alle von Pustau genannten Schiffe in Whampoa waren. Siemssen verzeichnete rückblickend für das Jahr 1851 acht Bremer und 16 Hamburger Ankünfte in Whampoa und Hongkong (Archiv der Handelskammer Bremen, Hp II 83 Bd. 1 (26)). In Hongkong wurde erst 1856 ein eigenes Bremer Konsulat errichtet.

7 Hier sind eindeutig die Schiffsankünfte in Hongkong mitgezählt, vgl. die Liste von Siemssen (wie Anm. 6). Pustau bemerkt in seinem Begleitschreiben vom 26.1.1853 zur Liste: »Von den aufgezählten Bremer Schiffen waren nur die ›Johanna Caesar‹ und die ›Louise Caesar‹ in Whampoa.«

8 Nach den gedruckten Bremer Schiffslisten für 1851–1853 (StAB).

9 Hafenstadt von Arakan, Provinz in Myanmar (Burma), ist Sittwe (früher Akyab). – Bally war eine Hafenstadt an der Ostküste der Insel Lombok (Indonesien).

10 Wanda Oesau, Die deutsche Südseefischerei auf Wale im 19. Jahrhundert, 1939, S. 62.

spezifizierten Frachtangaben für einige Hamburger und andere Schiffe lässt sich aber schließen, dass vor allem Tee, daneben auch Seidenwaren und Cassia (Zimt) ausgeführt wurden.<sup>11</sup> Eine besondere Rolle spielten Kulitransporte.<sup>12</sup> Die »Leibnitz« von F. L. Quentell transportierte im Jahre 1851 Kulis (»Passagiere«) aus Amoy über Kanton/Hongkong nach Singapur und Penang.<sup>13</sup> Am Kulitransport nach San Francisco (von Hongkong aus) waren im Frühjahr 1852 gleich vier Schiffe der Firmen F. Möller Söhne und F. L. Quentell beteiligt. Ein Schiff, die »Heloise« der Firma J. Lange Sohns Wwe. & Co., die früher auch einmal Auswanderer von Bremen nach Australien gebracht hatte,<sup>14</sup> beendete im Herbst 1851 ihre Fahrzeit in Kanton: Sie wurde kondemniert und als »Store-ship« aufgelegt.<sup>15</sup>

Es gab also genug zu tun für einen hanseatischen Konsul. Es erwies sich im Nachhinein jedoch als Fehler, dass die Bremer sich bei der Ernennung ihres Konsuls nicht mit Hamburg abgestimmt hatten. Die Hamburger folgten der Bremer Wahl nicht, sondern ernannten 1852 mit Georg Theodor Siemssen einen eigenen Konsul, der bei den chinesischen Behörden bald Anerkennung fand, weil der preußische Konsul Carlowitz ihn unterstützte.<sup>16</sup> Pustau hingegen musste trotz der Fürsprache des amerikanischen Konsuls um seine Zulassung kämpfen, seine Bemühungen wurden von Carlowitz und wohl auch von Siemssen hintertrieben, u. a. deswegen weil sich Pustau 1848 in Kanton eigenmächtig als »Konsul für Deutschland« geriert hatte.<sup>17</sup> Wegen einer ungenauen englischen Übersetzung des chinesischen Antwortschreibens auf sein Ersuchen um das Exequatur wiegte sich Pustau, der das Chinesische nicht selbst lesen konnte, eine Zeit lang in der Hoffnung, sein Amt als bremischer Konsul ausüben zu können, musste dann aber seinen Irrtum eingestehen und das

- 11 Die Bremer Handelsstatistik verzeichnet für 1852 die Einfuhr von Tee im Wert von 98.097 Rth., Seidenwaren (24.380 Rth.), Cassia lignea (8.850 Rth.) und einiger Rohstoffe und Nahrungsmittel mit geringerem Wert aus China, eine nennenswerte Ausfuhr nach China gab es noch nicht, s. Tabellarische Uebersicht des Bremischen Handels im Jahre 1852, S. 135, 184.
- 12 Vgl. dazu Ziegler (wie Anm. 5), S. 201 ff. Am Kulitransport nach San Francisco beteiligten sich nach Pustaus Listen 1851/52 auch einzelne Schiffe aus Schweden/Norwegen, Dänemark, Hamburg und Preußen.
- 13 Die Zahl der »Passagiere« ist in der Liste nicht angegeben. Ziegler (wie Anm. 5), die S. 129, 204 und im Anhang 800 angibt, verwechselt sie mit der Schiffsgröße (800 Tons).
- 14 Die 1835 in Maine erbaute Fregatte, war seit 1838 im Besitz der Bremer Firma. Sie brachte 1846/47 214 Auswanderer nach Australien. In der Chinafahrt war sie mehrfach eingesetzt, vgl. Ziegler (wie Anm. 5), S. 17 f., 37 f., 103.
- 15 Nach dem Bremer Schiffsregister (Bd. 2, Nr. 44) wurde sie im Oktober 1851 wegen Havarie in Hongkong verkauft.
- 16 Der Konsulatsstreit ist ausführlich dargestellt bei Ziegler (wie Anm. 5), S. 61-69; vgl. auch Dieter Glade, Bremen und der Ferne Osten, Bremen 1966 (VStAB 34), S. 44-46. Zur Ernennung von Siemssen zum Hamburger Konsul vgl. Bernd Eberstein, Hamburg – China. Geschichte einer Partnerschaft, Hamburg 1988, S. 70 ff.
- 17 Bericht von G. T. Siemssen vom 7.11.1853 an den Hamburger Syndicus Merck, abschriftlich mitgeteilt nach Bremen (2-C.24.b.1).

Patent an den Senat zurückgeben.<sup>18</sup> In Ermangelung weiterer Kandidaten blieb dem für die Kommission für auswärtige Angelegenheiten zuständigen Bremer Senator Heinrich Smidt (einem Sohn des Bürgermeisters Johann Smidt) nur die Wahl, Carlowitz oder Siemssen als Konsul vorzuschlagen. Gegen die Voten der Handelskammer und der Firma H. H. Meier & Co., die sich für Carlowitz aussprachen, entschied sich der Senat auf Empfehlung Heinrich Smidts für den Hamburger Siemssen. Smidt appellierte gegenüber dem Misstrauen gegen die Hamburger Handelskonkurrenz an das »hanseatische Gemeingefühl« und argumentierte, es sei nicht akzeptabel, »principiell einen an sich völlig geeigneten Bewerber um deswillen zurückzusetzen, weil er Hamburgischer Consul und weil er geborener Hamburger ist« (Unterstreichungen im Original).<sup>19</sup> Siemssen wurde am 29. Januar 1855 zum Bremer Konsul ernannt, Pustau übergab ihm am 17. Mai das Konsulatssiegel und den Konsulatsstempel, die Dienstinstruktionen und diverse Materialien. Der Revers, in dem Siemssen verspricht, die bremischen Instruktionen zu befolgen und das bremische Interesse zu wahren, datiert vom 31. Mai 1855. Am selben Tag zeigte er dem Vizekönig in Kanton seine Ernennung an und erhielt bereits am 7. Juni das Exequatur.

Nach den Erfahrungen mit Pustau war der Senat interessiert, den genauen Wortlaut des Exequaturs zu kennen. Siemssen schickte daher nicht nur die »sorgfältige und authentische« englische Übersetzung, sondern auch »eine wortgetreue Abschrift des Originals« nach Bremen, um den Senat nicht im Zweifel über die Gültigkeit zu lassen.<sup>20</sup> Die Dokumente lagen in Bremen am 30. August vor und wurden am 31. August dem Senat mitgeteilt. Die »wortgetreue Abschrift«, die in Bremen zur Akte über das Konsulat in Kanton genommen wurde, ist offenbar eine Nachzeichnung der in chinesischer Schrift für europäisches Empfinden mehr gemalten als geschriebenen Urkunde, die sich vom Original nur durch das Fehlen des Siegels (der Platz ist durch »Loco Sigillis« [!] bezeichnet) unterscheiden haben dürfte. Da sich chinesische Originale aus der Frühzeit der chinesisch-bremischen Beziehungen hier sonst kaum erhalten haben,<sup>21</sup> handelt es sich um ein selten authentisches Dokument.

Die englische Übersetzung, die Siemssen mit der Abschrift nach Bremen sandte, lautet:

*The Chinese Imperial Commissioner Yeh Ming-shin to Mr. Siemssen.  
Yeh, His Chinese Imperial Majesty's High Commissioner [for administering Foreign Affairs]<sup>22</sup>, a Sub-Guardian of the Crown Prince, a President*

18 Am 10. 5. 1855 aus Hongkong. Auf diese Weise blieb ausnahmsweise die Ausfertigung eines Bremer Konsular-Patents im Original erhalten (2-C.24.b.1.).

19 Exposé von Smidt vom 25. 1. 1855, vorgetragen im Senat am 29. 1. (2-C.24.b.1.).

20 Siemssen an Smidt am 8. 7. 1855 mit Anlagen (2-C.24.b.1.).

21 In den Bremer Akten über die chinesischen Konsulate findet sich kein vergleichbares Beispiel. Teils beließen es die Konsuln bei der Mitteilung, dass das Exequatur erteilt sei, teils wurde die Einholung des Exequaturs überhaupt unterlassen.

22 Die Ergänzungen in eckigen Klammern sind Zusätze des Übersetzers.

of the Board of War, Governor-general of the Provinces of Kwang-tung and Kwang-se, and a Knight of the First-Class, gives this Declaration in reply.

On the 16<sup>th</sup> day of the 4<sup>th</sup> month [31<sup>st</sup> May] I received your Representation stating that being resident at Canton and Consul of Hamburg, you had now had conferred on you the commission of Consul of Bremen, that you accordingly had supervision of affairs pertaining to the Trade of both those states, and requesting that I should make known the same to the Superintendent of Customs and the Officers under my jurisdiction [whom it might concern].

I have therefore communicated the contents of your letter to the Superintendent of Customs and to my other subordinate officers for their information, I now reply as above, and at the same return your Commission.

A Declaration

To Siemssen, Consul of Hamburg and Bremen.

Hien-fung 5<sup>th</sup> year, 4<sup>th</sup> month 23<sup>rd</sup> day [7<sup>th</sup> June 1855].

[L(ocus) S(igilli)]

Es handelt sich, wie Siemssen erläuternd schrieb, um »die in der gebräuchlichen Weise abgefasste und das Exequatur enthaltende Antwort«.



Die europäischen Faktoreien in Kanton, Mitte 19. Jahrhundert. (Slg. Peter Kuckuk)

Es blieb das einzige Exequatur für einen bremischen Konsul in Kanton. 1856 kam es in Kanton zu Unruhen, als zwischen englischen und chinesischen Behörden wegen der Aufbringung eines britischen Schiffes Feindseligkeiten ausbrachen, von denen Siemssen am 14. November nach Bremen berichtete. Sie gipfelten im Brand der fremden Faktoreien in Kanton in der Nacht vom 14. auf den 15. Dezember.<sup>23</sup> Die ausländischen Kaufleute verließen die Stadt, Siemssen ging nach Hongkong, blieb dort das ganze Jahr 1857 und kehrte dann nach Europa zurück.<sup>24</sup> Der Handel mit Kanton war 1858 wieder möglich, es dauerte aber bis zum März 1859, ehe Siemssen sein Amt niederlegte und seinen Teilhaber Woldemar Nissen als Nachfolger vorschlug. Dieser wurde auch 1859 ernannt, teilte aber bei der Einsendung des Reverses 1860 vorsorglich mit »Ein officielles Exequatur dürfte vor der Hand leider nicht zu erlangen sein, da dem augenblicklichen Vicekönig über diese Provinz nicht wie in früherer Zeit die Macht zusteht, Vertreter fremder Nationen in solcher Capacität officiell anzuerkennen.«<sup>25</sup> Von dem Exequatur ist dann auch nicht mehr die Rede, offenbar ohne dass das seine Tätigkeit beeinträchtigte, und auch sein Nachfolger Carl Johann Mestern, dem Lübeck, Bremen und Hamburg 1866 gemeinsam ein Patent als Hanseatischem Konsul ausstellten, hat wohl kein chinesisches Exequatur erhalten, da Preußen nach Gründung des Norddeutschen Bundes Carlowitz als gemeinsamen Konsul durchsetzte. Das Hanseatische Konsulat in Kanton bestand bis 1869 und meldete für 1868 noch die Ankunft von zehn Bremer Schiffen in Whampoa.<sup>26</sup>

Der bremische Handel hatte sich jedoch inzwischen mehr nach Shanghai und an andere chinesische Hafenplätze und in das britische Hongkong, in dem 1866 Hermann Melchers das Handelshaus Melchers & Co. gründete,<sup>27</sup> verlagert. Erst mit der Aufnahme des Liniendienstes nach Ostasien durch den Norddeutschen Lloyd 1886 erreichte er seinen bedeutenden Umfang.<sup>28</sup>

23 Ziegler (wie Anm. 5), S. 47 ff.

24 Berichte Siemssens mit dem Kopf »Bremisches Consulat zu Canton, d. Z. Hongkong« nach Bremen vom 29. 12. 1856, 9. 8. und 15. 12. 1857; am 20. 3. 1857 schrieb er aus Shanghai; siehe 2-C.24.b.1. Siemssens Nachfolger Nissen meldete, dass 1857 kein Schiff aus Bremen oder Hamburg in Whampoa angekommen sei, 1858 erschienen 8 Bremer und 9 Hamburger (ebda.). – Zu Nissen vgl. Herold (wie Anm. 3), S. 86, Anm. 56.

25 Nissen an Smidt im Schreiben vom 16. 6. 1860 (2-C.24.b.1.).

26 Wilhelm Hülse (Mesterns Vertreter) an Smidt als Anlage zum Schreiben vom 26. 5. 1869 (2-C.24.b.1.). Hülse übergab noch 1869 das Konsulatsarchiv an Carlowitz (2-M.6.b.4.d.4.h.).

27 Glade (wie Anm. 16), S. 105 ff.; Wilhelm Treue, Die Geschichte des Bremer Handelshauses C. Melchers & Co. von seiner Gründung bis zum Ende des Ersten Weltkriegs, in: Beiträge zur bremischen Firmengeschichte, hrsg. von Friedrich Prüser u. Wilhelm Treue, München 1966 (Tradition, Beiheft 5), S. 33 - 46; Ziegler (wie Anm. 5), S. 150 ff.; Henning Melchers, C. Melchers & Co. in China, in: Bremen – Ostasien. Eine Beziehung im Wandel, hrsg. v. Hartmut Roder, Bremen 2001, S. 82 - 89.

28 Glade, S. 87 ff., 96 ff. Der sprunghafte Anstieg des Warenhandels mit China in den Jahren 1885 – 1887 wird deutlich aus den entsprechenden Jahrgängen des Jahrbuchs für Bremische Statistik, I. Heft.

Spuren dieses Handels und der kulturellen Begegnung finden sich in Bremen heute vor allem noch in den Sammlungen des Überseemuseums<sup>29</sup>, in Archivbeständen der Handelskammer und des Staatsarchivs<sup>30</sup>, die das Staatsarchiv durch eine Initiative zur Sammlung und Erschließung von Zeugnissen weltweiter Migration und internationaler Handels- und Kulturbeziehungen weiter vermehren möchte<sup>31</sup>, und in privaten Nachlässen, besonders dem einzigartigen Archiv Melchers<sup>32</sup>, das die Zeugnisse des dreimaligen Firmenaufbaus zu einem führenden deutschen Handelshaus in China bewahrt.

- 29 Herbert Abel, Vom Raritätenkabinett zum Bremer Überseemuseum. Die Geschichte einer hanseatischen Sammlung aus Übersee anlässlich ihres 75-jährigen Bestehens, Bremen 1970; Ziegler (wie Anm. 5), S. 344 - 354.
- 30 Z. T. erfasst im Quellenverzeichnis von Ziegler (wie Anm. 5), S. 359 - 361. Zu ergänzen wären u. a. die Bestände des StAB: 3 -A.3.C.3. (Beziehungen zu China seit 1875), 3 -R.1.g. (Kiautschou), 5,1 (Postanstalten in China), 7,2112 (Fred Rodewald, Kaufmann).
- 31 Projekt des Staatsarchivs »Bremen und die Welt – Aufbruch und Wiederkehr« im Rahmen der Bewerbung Bremens »Europäische Kulturhauptstadt 2010«.
- 32 Das geordnete Archiv befindet sich bei der Firma C. Melchers GmbH & Co., es ist erschlossen durch ein Verzeichnis »Archiv Melchers«, bearb. v. Lydia Niehoff, Bremen 2002.

# Das geschriebene Recht in der mittelalterlichen Stadt\*

Von Ruth Schmidt-Wiegand

Herr Bürgermeister,  
Herr Präsident,  
meine sehr verehrten Damen und Herren,

für die Einladung zu einem Vortrag in diesem Hause und die freundlichen Worte zur Begrüßung danke ich Ihnen vielmals. Ich möchte Sie meinerseits dazu einladen, mit mir ein wenig im ältesten Stadtrecht von Bremen zu lesen – in einem Stadtrechtsbuch, das heute auf eine 700jährige Geschichte zurückblicken kann. Die Vorreden, die Bestimmungen und die Urteile, die es enthält, spiegeln Anschauungen, Meinungen und Strömungen der Zeit um 1300 wider und helfen uns damit über den Anlass hinaus, den es heute zu feiern gilt, zu verstehen, welche Bedeutung geschriebenes Recht für eine Stadt damals hatte und welche Erwartungen man mit seiner Aufzeichnung verband. – Zum Vergleich werde ich dabei zwei Handschriften heranziehen, die in der Ausstellung zu diesem Jubiläum gezeigt werden: die Bremer Sachsenspiegel-Handschrift des Jahres 1342 und die illustrierte Handschrift des *Decretum Gratiani* aus dem 13. Jahrhundert.

Heute vor 700 Jahren, auf den Tag genau, wurde von den *ratmännern* und der *mêne stad*, von den Ratsherren und der Gemeinde, beschlossen

*dat se wolden recht beschriven  
als ed eweliken scolde bliven  
to holdene al gelike  
dem armen also dem riken ...*

d. h. dass sie ihr Recht aufschreiben wollten, damit es für alle Zeiten Recht bleiben sollte, das von allen in gleicherweise zu halten war, von den Armen wie von den Reichen. Eine 16er-Kommission wurde gebildet, vier Vertreter aus jedem Viertel der Stadt; sie wie die Ratsherren, die alle namentlich aufgeführt sind, legten einen Eid darauf ab, das Recht so zu wahren, wie es aufgeschrieben werde, und dass sie sich *mit live und gode*, mit allem was sie besaßen, dafür einsetzen wollten, Rechtsbrüche ohne Ansehen der Person zu ahnden und damit abzuwehren.

Die Tendenz oder Intention scheint auf den ersten Blick völlig klar zu sein: Das seit langem gehandhabte Recht, das von den Beteiligten selbst geschaffen zu sein schien, von dem man glaubte, dass man damit gut gefahren war,

\* Festvortrag in der Oberen Halle des Bremer Rathauses aus Anlass des Jubiläums »700 Jahre Bremer Recht« am 1. Dezember 2003

das wollte man über die Generationen hinweg für künftige Zeiten bewahren, indem man es aufzeichnete.

Es war das Recht schlechthin, das erst in zweiter Linie durch eine Satzung ergänzt wurde, so wie es die Formel *Recht und Gesetz* auch heute noch nahelegt. Der Beschluss, der vor 700 Jahren in Bremen gefasst worden ist, betraf damit das, was wir heute unter dem Begriff *Gewohnheitsrecht* verstehen: ein mündlich überliefertes Recht, das durch allgemeinen Gebrauch selbstverständlich geworden ist; das in der Verwendung bestimmter Wörter und Formeln sein Alter und seine Herkunft verrät; und das mit bestimmten Ritualen und Symbolen bzw. Handlungen verbunden ist, wie z.B. bis auf den heutigen Tag der Handschlag beim Abschluss eines mündlichen Vertrages; der Handschlag, in der Sprache des mittelalterlichen Rechts die *hantveste*, war nicht nur Quellenbegriff (Kulmer Handfeste), sondern bezeichnete im Bremer Stadtrecht die ›Urkunde über einen Vertrag‹, also ein Schriftstück. Das Beispiel ist aufschlussreich für den Übergang von der Mündlichkeit zur Schriftlichkeit in einer Stadt wie Bremen.



Abb. 1: Bremer Stadtrecht von 1303/04. Originalhandschrift. Vorrede, S. 5-6 mit Bemerkung zum Gericht des Erzbischofs im letzten Absatz. (Foto: StAB)

Aber, so möchte man einwenden, bedurfte denn dieses ›Gewohnheitsrecht‹, lat. *mos* und/oder *consuetudo*, mhd. *gewonheit*, überhaupt der schriftlichen Fixierung? Welche Vorstellungen verband man in Bremen mit diesem Begriff um 1300? Hier kann man von der Datumszeile des Bremer Stadtrechts ausgehen und von dem »Namen«, den der Schreiber in diesem Zusammenhang dem Codex gegeben hat: *iste liber iustitie Bremensis civitatis*. Es handelt sich also um ein Buch der Rechtsprechung, bei der es der Bürgerschaft und Kommune, dem ursprünglichen Wortsinn von *iustitia* entsprechend, um Recht und Gerechtigkeit für alle geht: ein knappes aber klares Programm, dem am Ende der niederdeutschen Vorrede ein etwas längerer Schlusssatz gegenübersteht: *desse wilkore unde desse settinge scolet unses herren richte nich minneren* »Diese Willkür und diese Satzung soll das Gericht unseres Herrn nicht mindern«, ein Satz, der zeigt, dass die Aufzeichnung des Bremer Stadtrechts im Einvernehmen mit dem erzbischöflichen Stadtherren erfolgte (Abb. 1).

Dem knappen lateinischen »Namen« des Buches steht also in der Volkssprache eine Doppelformel gegenüber *willekore und settinge*. *Willkür*, ursprünglich eine ›Wahl nach freiem Willen‹, dann die ›Zustimmung zu einer gegenseitigen Abmachung‹ und schließlich ›Vertrag der in wechselseitiger Übereinstimmung geschlossen worden ist‹, ist zu einem Grundbegriff bzw. auch Pfeiler des mittelalterlichen Stadtrechts geworden, als sich die Städte schrittweise von der landes- oder stadtherrlichen Gewalt lösten und ihr Recht durch Rat und Gemeinde selbst festzusetzen begannen. *Willkür* ist also das durch Zustimmung geschaffene städtische Recht, und es hieße Eulen nach Athen tragen, wenn ich darüber noch weiter sprechen wollte. Aber an dem Sprachgebrauch des Stadtrechts von 1303 ist etwas ganz anderes bemerkenswert, um nicht zu sagen aufregend für den Historiker: *willekore* von *settinge* ›Satzung‹ deutlich unterschieden, hat eine neue Dimension der Bedeutung hinzugewonnen, nämlich ›Gewohnheitsrecht‹ und damit eine Erweiterung des Begriffs erfahren, die damals »modern« oder »innovativ« gewesen ist, weil sie bestimmten Tendenzen in der Zeit um 1300 entsprach.

Gewohnheitsrecht ist noch immer ein Reizwort rechtshistorischer Forschung. Die Diskussion darüber lässt sich bis zu Friedrich Carl von Savigny, d. h. bis in die Zeit der Brüder Grimm zurückverfolgen. Sie gipfelt in der modernistischen These, dass das mittelalterliche deutsche Recht kein Gewohnheitsrecht gekannt habe, sondern nur Rechtsgewohnheiten. – Sofern man mit dem Begriff nicht die Vorstellung eines geschlossenen Rechtssystems vor der schriftlichen Fixierung von Recht verbindet, kann man dem zustimmen. Die jüngste Zusammenfassung der Diskussion indessen – fast so jung wie der Katalog zu Ihrer Ausstellung – stellt fest, dass man ohne den Begriff Gewohnheitsrecht nicht auskommt, selbst wenn man den Zusammenhang vieler Rechtsgewohnheiten mit dem römisch-kanonischen Recht erkennt und auch theoretische Begründung von Gewohnheitsrecht von dort übernimmt.

Hier ist es notwendig, etwas weiter auszuholen, um Ihnen eine höchst komplexe Entwicklung vereinfacht zu skizzieren, die bis in die Spätantike

zurückreicht. Gegen die Gewohnheit, lat. *consuetudo* oder *mos* als Rechtsprinzip richteten sich Kaiser wie noch Konstantin; erst 319 wurde sie neben der kaiserlichen Gesetzgebung in den Konstitutionen als geltendes Recht anerkannt. Erst durch den byzantinischen Kaiser Justinian I. (527–565), der mit seiner Gemahlin Theodora das römische Reichsgebiet als christliche Ökumene wiedererstehen lassen wollte, setzte sich Gewohnheit als Rechtsprinzip durch. Justinian, der zusammen mit seiner Gemahlin und ihrem Hofstaat in einem prächtigen Mosaik in S. Vitale zu Ravenna zu sehen ist, hat aufgrund vorhandener Sammlungen die letzte große Rechtskodifikation in lateinischer Sprache geschaffen, ein Werk, das den Prozess oder Rechtsgang zwischen Parteien regeln sollte, die im Streit um Erbe oder Gut, Schädigung oder Verletzung etc. vor Gericht gingen; ein erstes »Bürgerliches Gesetzbuch«, das später so genannte *Corpus iuris civilis*, das nach seiner Wiederentdeckung durch die italienischen Juristen im 12. Jahrhundert vor allem in Bologna als *ius commune* gelehrt wurde, um als sog. *gemeines Recht* in West- und Mitteleuropa verbreitet zu werden. In Deutschland war es z. T. bis zur Einführung des Bürgerlichen Gesetzbuches (1. 1. 1900) in Kraft.

*Gemein* hat in diesem Zusammenhang keinen negativen Sinn, ganz im Gegensatz zu heute. Es hieß um 1300 so viel wie ›allgemein‹ oder ›alle‹, so *mên* im Stadtrecht von Bremen. Im Gegensatz zu dem besonderen Recht einzelner Orte wie z. B. der Städte oder Gebiete (wie einzelner Länder oder Territorien), besaß es also eine universale Geltung, ohne dass es den Kommunen und ihrem besonderen Recht einfach übergestülpt werden konnte. Denn es galt der sprichwörtlich gewordene Satz: *Stadtrecht bricht Landrecht und Landrecht bricht gemeines Recht*, der freilich auch umgekehrt gebraucht werden konnte. Schließlich entwickelten die Juristen oberitalienischer Kommunen den Grundsatz, dass die Statuten ihrer Verfassung Vorrang vor den besonderen Rechten der Städte haben sollten. Doch konnte dies den Erfolg des Gewohnheitsrechtes auf Dauer nicht aufhalten. Dadurch, dass die Kirche nach römischem Recht lebte, wurde vielmehr Gewohnheitsrecht als gemeines Recht »weltweit« (wenn ich einmal so sagen darf) als *eine* Säule des Rechts anerkannt. Vollends, als der in Bologna lebende Mönch und als Magister lehrende Gratian das später nach ihm benannte *Decretum Gratiani* um 1140 schuf, ein Lehrbuch des damals gängigen Kirchenrechts, das er mit Ausführungen über das Wesen des Rechts verband. Dabei rückte das Gewohnheitsrecht, wenn es Schriftform erhielt, wenn es *consuetudo in scriptis redacta* war, an die Spitze: *consuetudo* »Gewohnheit« wurde gleichbedeutend mit *ius* »Recht«. Dies galt unbeschadet der Tatsache, dass auf einer unteren Ebene *Gewohnheit* oder *consuetudo* (als *moribus utentum reservata*) mit *mos* Bezeichnung für den schriftlosen Brauch und die mündliche Form der Überlieferung blieb. Die Idee vom Gewohnheitsrecht in schriftlicher Form löste im Alten Europa am Ende des 13. Jahrhunderts eine Welle der Verschriftlichung von Gewohnheitsrecht aus, die sich in einer Fülle von Rechtsbüchern in der Volkssprache niedergeschlagen hat. Das älteste Stadtrecht von Bremen gehört auch zu dieser Entwicklung um 1300.

Das war aber auch eine Zeit, in der sich das *Buch* oder der *Codex*, *liber* oder *libellus*, *buk* oder *bukelin* genannt, auf fast allen Gebieten des Lebens als ein neues Medium der Konversation durchzusetzen begann, gerade auch im innerstädtischen Bereich. Das *Buch*, konkret gesprochen die zwischen zwei Buch- oder Heftdeckel gebundenen Blatt- oder Lagenfolgen, war Ausdruck städtischen Selbstbewusstseins, indem sich die Stadt als Besitzer und Auftraggeber gleich auf dem ersten beschriebenen Blatt zu erkennen gab. Die Rechtsbücherhandschriften aus städtischem Besitz haben von hieraus einen offiziellen oder amtlichen Charakter, der durch die Beigabe von ganzseitigen oder spaltenbreiten Miniaturen, historisierten oder bewohnten Initialen noch unterstrichen wird. Diese figürlichen Illustrationen konnten die Übergabe eines Rechtsbuches oder die Privilegierung einer Stadt durch den Kaiser oder Landesherrn wiedergeben; auch eine Ratssitzung mit Bürgermeister, Vogt und Ratsherren; sie konnte mit einem Stadtwappen oder einer frühen Ansicht der Stadt versehen sein. Herford, Lüneburg, Braunschweig, Oldenburg und Hamburg sind die bekannten Beispiele hierfür. Und wenn die Beigabe von Bildern auch nicht die Regel war, so gehörten doch die gotische Buchschrift, die Verwendung von Gold und farbiger Auszeichnungsschrift, Versalien und Kapitälchen, zur Ausstattung des Buches hinzu.

Das Stadtrecht von Bremen ist ein Beispiel für diese besondere Schrift- und Buchkultur in einem städtischen Milieu. Denn was heißt um 1300 geschriebenes Recht in der Stadt? Wie in einem Brennspeigel können wir dies an der Entstehungsgeschichte des ältesten Bremer Stadtrechts sehen. Denn der heute vor 700 Jahren gefasste Entschluss zu einer Aufzeichnung des städtischen Rechts wurde nicht nur zügig in die Tat umgesetzt, sondern führte auch relativ bald zum Erfolg. Bereits 1304 konnten die Arbeiten zum Abschluss gebracht und drei Hefte in einem Band zusammengefasst werden. Die Vorlagen für die Bearbeitung und Niederschrift müssen offensichtlich leicht zu beschaffen gewesen sein. Dies setzt einen gut funktionierenden Kanzleibetrieb voraus, in dem man Gerichtsprotokolle, Register, Urkunden und Akten auszufertigen und aufzubewahren verstand. Hinter den drei Haupthänden, wie man in der Diplomatie oder Urkundenlehre sagt, stehen drei Schreiberpersönlichkeiten, die aber ungenannt, anonym bleiben. Dies gilt auch für das Hilfspersonal, das vor allem für die Zusätze oder Novellen nötig gewesen ist, die zu der schon einmal formulierten Willkür als Zusammenfassung alter Gewohnheit notwendig erschienen und die nachträglich eingearbeitet werden sollten. Über dreißig Hände sind bei diesen Nachträgen zu unterscheiden, so dass man auf nahezu 40 Schreiber kommt, die bei der Niederschrift des Bremer Stadtrechts tätig gewesen sind.

Unter den führenden Schreibern war es der Dritte (C), der das Stadtrecht mit allem versah, was ein Buch in amtlichen Auftrag damals ausmachte. Vielleicht war er der Leiter, Organisator und Diktator der Arbeiten (d. h. derjenige, der den Text formulierte). Er gab dem Codex eine lateinische Eingangsformel bei, datierte ihn und gab ihm, wie wir gesehen haben, einen Namen. Er schuf die Register, die mit der Zählung im Text übereinstimmen (was in der mittel-

alterlichen Schriftkultur um 1300 keineswegs selbstverständlich war). Besonders die lateinische Eingangsformel zeigt, dass dieser Schreiber neben seiner Ausbildung in den drei freien Künsten (Grammatik, Rhetorik und Logik) auch eine gute theologische Bildung besaß. Es handelt sich bei dieser Eingangsformel um die Zusammenfassung von Sentenzen aus dem Alten Testament (aus dem Psalter, aus den Sprüchen Salomons), die das Richteramt betreffen und im Neuen Testament wie den Apostelbriefen eine Weiterführung im Blick auf die Verhältnismässigkeit des Urteils erfahren. Sie wenden sich einerseits gegen den »Richtgeist«, rechtfertigen aber andererseits das Vorgehen gegen Rechtsbrecher – und bringen damit das Dilemma zum Ausdruck, in dem sich ein Stadtrecht befand, vorab das einer Bischofsstadt, ehe es ein öffentliches Strafrecht gab.

Dies führt uns zum Inhalt des Stadtbuches und damit zu seiner niederdeutschen Vorrede mit der Frage, haben die Ideen vom *Gemeinen Recht*, vom *ius comune* als eines geschriebenen Gewohnheitsrechtes mit universalem Anspruch, von denen wir ausgegangen sind, die Väter des Stadtbuchs denn überhaupt erreicht? Ich meine ja, und glaube dies wieder vom Sprachgebrauch der Quellen stützen zu können; *mêne* ›gemein, allgemein alle‹ ist in der Formel *de mêne stad* zu einem festen Begriff für ›alle Einwohner der Stadt‹ oder ›Stadtgemeinde‹ geworden. *Mêne* für ›alle‹ wird aber auch in unserem Text mehrmals durch die Paarformel *arm unde reich* variiert, die seit dem 9. Jahrhundert in religiösen, volkssprachlichen Texten begegnet. Sie betrifft zunächst die rechtliche Gleichstellung aller vor Gericht, und wendet sich mit dieser Botschaft vor allem in den Stadtrechten (Lübeck, 13. Jahrhundert) an Richter, Schöffen und Urteiler (Bremen 1303, Regensburg 1390, Eisleben 1433), um nur mit wenigen Beispielen die allgemeine, weite Verbreitung anzudeuten. Die Formel hat in dieser Zeit eine semantische Entwicklung durchlaufen, die auch an der niederdeutschen Vorrede des Bremer Stadtrechts abzulesen ist. Denn *arm* ist im Mittelalter nicht nur der wirtschaftlich Schwache, sondern politisch gesehen, jeder abhängige Mann, der Schutz und Schirm eines Mächtigen braucht: Jeder Lehnsmann, Untervasall, jeder Ministeriale konnte in diesem Sinn *arm* sein, jeder *gemeine Mann*. Mit dem Gegensatzpaar der *potentes* oder *Mächtigen* und der *pauperes* ›Armen‹ als den ›Abhängigen‹ versuchte man seit dem 12. Jahrhundert., ausgehend von der Bischofsstadt Köln, die politischen wie die sozialen Gegensätze zu erklären. Dem Verfasser der niederdeutschen Vorrede dürfte die Diskussion darum bekannt gewesen sein, denn er verbindet die Paarformel *de rike eder de arme* mit dem Begriffspaar *de merren eder minneren*. *De merren* das sind die *potentes*, die Mächtigen oder Vornehmen, die gehobenen Stände, in einer Stadt etwa die ratsfähigen Geschlechter; die *minneren*, das waren die *pauperes*, die mindergestellten, nicht ratsfähigen Bürger, der *gemene kopman* = ›die Kaufmannschaft‹ bis hin zu den unteren Ständen, die aus eigener Kraft nicht zu bestehen vermochten, wie etwa die *Habenits* städtischer Steuerlisten, die aber von der Gemeinde mit zu tragen gewesen sind, dank des Gebotes der Nächstenliebe, verbunden mit dem Gebot, die wirtschaftlich wie sozial Schwachen zu unterstützen, die des Rechtsschutzes in besonderer Weise bedurften. –

Die Grundsätze des *Gemeinen Rechts*, von denen wir ausgegangen sind, nämlich die Gleichheit aller vor dem Gesetz und die Anerkennung der Gewohnheit als Legitimation des Anspruchs auf Recht und Gerechtigkeit, sind also hier – lokal bedingt – an den Zusammenhang von *arm und reich* gebunden, d. h. auch an das Gebot der Nächstenliebe und der Barmherzigkeit.

Lassen Sie uns nun von den Vorreden und dem Äußeren des Bremer Stadtrechts Abschied nehmen, um uns seinem Inhalt zuzuwenden. Wie hat sich hier die Kenntnis des *Gemeinen Rechts*, des römischen und kanonischen Rechts, auf den Text, seinen Wortschatz wie seine Begrifflichkeit ausgewirkt? Vorausgeschickt sei folgendes: Stadtrechtsbücher sind im weitesten Sinn auch Rechtsbücher, wie sehr sie sich in einzelnen Punkten auch von diesen unterscheiden. Rechtsbücher, zwischen 1200 und 1500 aufgezeichnet und meist *Spiegel* genannt, gelten als private Arbeiten, weil sie ohne gesetzgeberischen Akt oder amtlichen Auftrag aus der Beschäftigung rechtskundiger Männer hervorgegangen sind, die selbst anonym bleiben. Eine Ausnahme ist hier der aus dem anhaltinischen Sachsen stammende Eike von Repgow, der zwischen 1224 und 1233 den ›Sachsenspiegel‹ schuf, und noch selbst seine Veränderung durch Zusätze und Umstellungen betrieb, wie wir an der handschriftlichen Überlieferung sehen. Der ›Sachsenspiegel‹ wurde Vorbild für entsprechende Rechtsaufzeichnungen in Süd- und Nordwestdeutschland und ist mit dem Magdeburger Recht über Ostmitteleuropa hinaus weit nach Osteuropa getragen, worden, ein Rechtsbuch also mit einer echt europäischen Wirkung. Es sollte das Verfahrens- oder Prozessrecht, abgezogen vom Einzelfall, so darstellen, dass es auf entsprechende Situationen anwendbar war, also Modellcharakter besaß. Aber wurde der ›Sachsenspiegel‹ dieser Aufgabe auch gerecht, die sich sein Verfasser in seinen Vorworten selbst gestellt hatte? Entsprach das hier aufgezeichnete, angebliche Gewohnheitsrecht mit den Normen, die es enthielt, tatsächlich der Realität? Diese Frage, welche die Forschung immer wieder beschäftigt hat, lässt sich von der Handschrift des ›Sachsenspiegel‹ aus dem Jahr 1342, die hier in Bremen aufbewahrt und in der bereits erwähnten Ausstellung gezeigt wird, unschwer beantworten. Die Handschrift endet mit einem Nachwort oder Kolophon, in dem sich der Schreiber, ein gewisser *Henricus Boese* aus Rostock, nennt; der Name seines Auftraggebers und wohl ersten Besitzers aber ist durch Rasur getilgt. Dies ist im Blick auf die Persönlichkeit, die den Auftrag zur Niederschrift erteilt hat, zu bedauern. Denn die Zusammenstellung der Handschrift lässt auf einem juristisch interessierten wie theologisch gebildeten Mann schließen. Außer dem ›Sachsenspiegel‹ enthält sie eine Physionomielehre in niederdeutscher Sprache und die ›Goldene Schmiede‹ Konrads von Würzburg, das ist ein umfangreiches Preisgedicht auf Maria. Der Charakter der »privaten« Aufzeichnung, auch in unserem Sinne gesprochen, wird an dieser Zusammensetzung der Handschrift deutlich; ebenso der geringe Wert, den sie für die Rechtspraxis besaß. Die Fassung, die sie enthält, gehört zur ältesten Form, die das Rechtsbuch gehabt hat, stammt also aus der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts; entsprach damit nicht der vulgaten, der allgemein verbreiteten Fassung, die um 1270 in Magdeburg entstanden sein muss. Aktuelle Bedeutung

hatte der ›Sachsenspiegel‹ in dieser Fassung nicht. Ganz anders das Stadtrecht von Bremen, das in amtlichem Auftrag niedergeschrieben worden ist, also nicht privater Natur war, sondern einen offiziellen Charakter besaß, der auf die praktische Anwendung im richterlichen Urteil zielte und durch sie auch bestätigt wird. Durch die offene Form und eine damit verbundene Anpassungsfähigkeit an immer neue Gegebenheiten bleibt der aktuelle Bezug zunächst erhalten. Stadtrechte sind von hier aus sehr viel mehr als Rechtsbücher im allgemeinen Zeugnisse einer »pragmatischen«, auf den Zweck gerichteten Schriftlichkeit.

Was dies bedeutet, möchte ich Ihnen an dem Beispiel zeigen, das im Mittelpunkt der Arbeiten zum Jubiläum des Bremer Stadtrechts gestanden hat: Ich meine die Artikelfolge über die *nôt were* (beachten Sie bitte schon jetzt die Getrennt-Schreibung). Heute versteht man unter *Notwehr* die Verteidigung, die notwendig ist, um einen Angreifer von sich oder einer anderen Person abzuwehren. Das Prinzip, dass der offenen Gewalt mit Gewalt zu begegnen sei, also in *Notwehr* gehandelt werden darf, stammt aus dem römischen Recht, genauer gesagt aus dem *Codex civilis* Kaiser Justinians. Dem heimischen Recht fehlten von Hause aus das Wort wie auch der Begriff. Erst ganz zu Ende des Sachsenspiegels, und längst nicht in allen Handschriften, tauchten als Entsprechung zu dem lateinischen *vitam suam defendo* ›um sein Leben zu verteidigen‹ in der Wendung *in nôtwere sines lives* das Wort sowohl wie der Begriff auf. In allen anderen Fällen von Gewalttaten, die nach echt mittelalterlichem Verständnis der *Notwehr* unterstellt werden, kommt man mit dem einfachen Wort *nôt* aus, um auch den besonderen rechtlichen Aspekt mehr oder weniger adäquat auszudrücken. Das alltagssprachliche Wort *nôt* ›Drangsal, Bedrängnis‹, ›Kindesnot‹ wird auch für alle rechtlich bedingten Notlagen gebraucht, wie ›Nötigung‹ im Sinne von ›Vergewaltigung‹, ›Notwehr‹ im spezifischen Sinn, ›Hindernis vor Gericht zu erscheinen‹, oder *in des rîches nôt*, d. h. in ›der Bedrängnis des Kaisers oder Reiches‹, wo es sich auf den Heeresdienst bezieht, der dann zu leisten ist. Fälle von »echter Notwehr« sind selten, selbst wenn man solche hinzunimmt, bei denen bei der Verfolgung eines Übeltäters dieser erschlagen wird. – Fälle von Notzucht hingegen sind zahlreich, geht man vom ›Sachsenspiegel‹ aus; sie sind hier über das ganze Recht, an verschiedenen Stellen, verteilt. Von den Betroffenen war dann das *geruofte* oder *geruchte* mit Schreimannen zu erheben, der Hilferuf oder Alarmruf, der die waffenfähigen Bürger zusammenrief, um den Unrechtstäter zu verfolgen.

Im Bremer Stadtrecht wird das *ruchte*, das ›Geschrei‹ oder der ›Hilferuf‹ in den Urteilen (IV, 100, 1) mit den Worten zitiert: »So wor ein ruchte in de stat, unde dhar gheschriget wert ... So gab es ein Gerüfte in der Stadt und wurde daselbst ausgeschrien ...« Eine höchst plastische Schilderung des Vorgangs, der altes Gewohnheitsrecht war. Bei der Verfolgung des Rechtsbrechers konnte dieser zu Tode kommen und der Verfolger selbst zum Totschläger werden. Dass es in *Notwehr* geschah, hatte er damals wie heute vor Gericht zu beweisen. Dabei ging es aber nicht um Augenzeugen, sondern um Personen,

welche die Glaubwürdigkeit des Verfolgers und Totschlägers zu beschwören vermochten. Auch hatte dieser den Leichnam des Getöteten vorzuweisen. Die Artikel, die unter der Überschrift *Van not were* im Bremer Stadtrecht zusammengefasst sind, entsprechen der unklaren Sachlage in Bezug auf den gewohnheitsrechtlichen Brauch und der fehlenden, eindeutigen Begrifflichkeit. Allein die Tatsache, dass die Gewaltverbrechen im Unterschied zu älteren Rechtsbüchern an einer Stelle zusammengefasst sind, ist eine Leistung. Für Notzucht, Messerstecherei, Totschlag und Verwundung werden z.T. Strafen vorgesehen, die an Leib und Leben gehen, wie Enthauptung, Abschlagen der Hand oder eines Fingers. Hinzu kommen Ehrverletzungen (üble Nachrede), Hurerei, Kuppelei und Spielsucht, die mit Prangerstrafen bedacht werden, wie dem Ausstellen an der Staupsäule und dem Stäupen d. h. Schlagen mit Ruten (wenn nicht anderem mehr). – In allen Fällen ist indessen eine *sōne* ›Sühne‹ vorgesehen, die strafmildernd wirkt und mit einer Geldzahlung verbunden ist, die durch den Vogt erhoben wird, während ein *sakewolde*, ein ›Sachwalter‹, die Interessen der Partei des Opfers vertrat. Wie die peinlichen Strafen, die an Leib und Leben gingen, ist auch die Möglichkeit eines Vergleichs zwischen beiden Parteien, verbunden mit bestimmten Geldzahlungen an den Fiskus, auf den Einfluss des römischen Rechts zurückzuführen.

Diese Neuerungen oder Innovationen, wie wir heute sagen würden, mischen sich mit dem heimischen Gewohnheitsrecht, auf das sie stossen. Dass der Ausweg des Vergleichs im Bremer Stadtrecht nahegelegt, ja im Grunde empfohlen wird, vielleicht einem Wunsch der Väter dieser Rechtsordnung entsprach, geht – wie ich meine – ziemlich eindeutig aus dem Paragraphen über Notzucht hervor, der die Notwehr-Bestimmungen eröffnet. Zum besseren

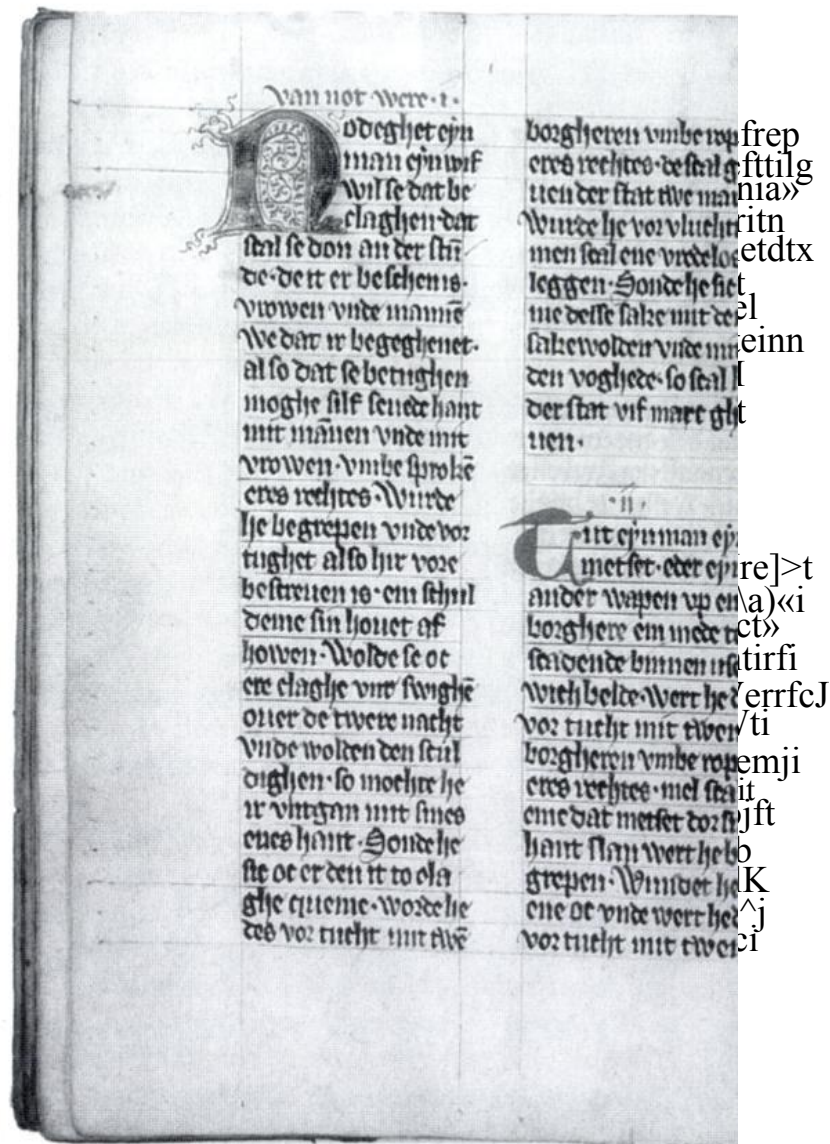
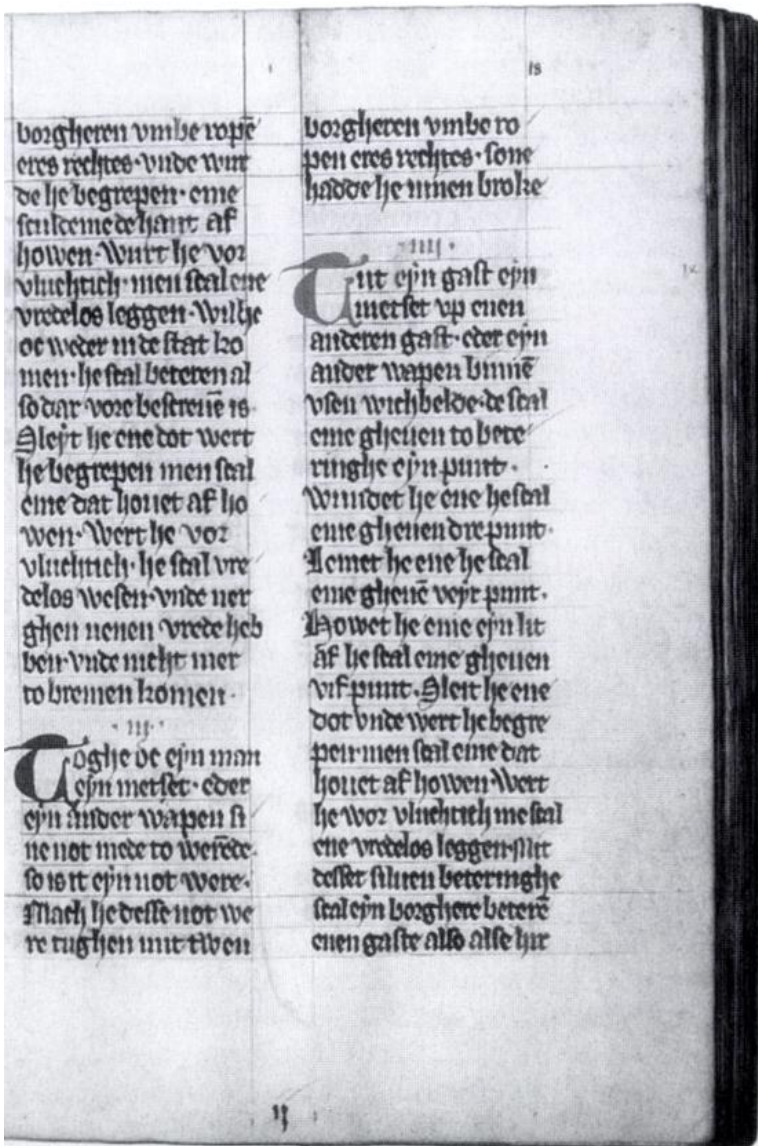


Abb. 2: Bremer Stadtrecht von 1303/04. Abschrift von um 1335. II 1 »Van not were«. (Foto: StAB)



Verständnis sei angemerkt, dass Frauen und Mädchen ihre Klage über Nötigung vor Gericht allein durch das *Gerüfte* anhängig machen konnten. Denn Frauen hatten weder das Recht, Vormund zu sein, noch selbst vor Gericht zu klagen. Sie brauchten einen *Vormund* oder *Fürsprecher* im wortwörtlichen Sinn, der für sie das Wort führte. Soweit der nachweisbare Einfluss römischen Rechts im ›Sachsenspiegel‹ wie in anderen Rechtsbüchern, der aber auf das überkommene Gewohnheitsrecht stieß, dass Frauen im Fall der Nötigung mit *Schreimannen* das *Gerüfte* erheben konnten, um auf diese Weise die Sache vor Gericht anhängig zu machen. Denn *das Gerüfte ist der Klage Beginn*, wie es in einer sprichwörtlich gewordenen Redewendung heißt. Auch im Stadtrecht von Bremen wird gleich mit dem ersten Satz auf die Möglichkeit des *Gerüfte* verwiesen, ohne dass indessen der ortsübliche Begriff *rüchte* benutzt wird (Abb. 2):

*Nodiget en man en wif wil se dat beclagen, dat schal se don an der stunde, de it ir beschen is, vrowen unde mannen, we dat ir begeghenet, die sollen selbsiebt (d. h. sechs mit der Klägerin zusammen) bestätigen, was ihr zugestossen ist ... An der stunde, the it ir beschen is d. h. ›in dem Augenblick, als es ihr zugestossen ist.‹ Wird der Gewalttäter ergriffen, so kostete ihn dies auf der Stelle das Leben. – Und dann kommt ein Nachsatz, auf den es meiner Meinung nach ganz entscheidend ankam: »Wollte sie aber ihre Klage verschweigen, etwa über eine *dwernacht*, (d. i. eine Nacht zwischen zwei Tagen bzw. auch mit dem folgenden Tag), so mochte der Täter mit dem Verlust einer Hand davon kommen (*untgân* ›einer Anklage entgehen‹, sich eidlich davon reinigen). Ja, die Möglichkeit des Vergleichs konnte noch weiter ausgeschöpft werden. Denn söhnte sich der Übeltäter mit dem Opfer aus, bevor es*

zu einer offiziellen Klage durch den Vormund kam, und sprachen sich zwei unbescholtene Bürger dafür aus, so konnte er sich mit der Zahlung von zwei Mark an die Stadt loskaufen. Entzog er sich aber durch Flucht dem Prozess, so war er friedlos zu legen, d. h. aus der Stadt und ihrer Gemeinschaft auszuschließen. Kam es in dieser Angelegenheit mit der Partei des Opfers dennoch zu einem Vergleich, so waren an die Stadt fünf Mark zu zahlen. Von einem Vormund als Fürsprecher der Frau ist im Zusammenhang dieser Szene nicht mehr die Rede, die vor dem *voghede* und *sakewolden* der Frau stattfindet.

Wir sagten zuvor, dass Rechtsbücherhandschriften, die in einer Stadt geschrieben worden sind oder die sich auch nur in ihrem Besitz befanden, häufig mit Bildern geschmückt waren, die in irgendeiner Beziehung zum Text standen, dem sie beigegeben waren. Das Bild begleitete dann den Text und trug damit zu seinem besseren Verständnis bei. Wir kommen damit zu einem dritten Handschriften-Beispiel, zu den Handschriften des *Decretum Gratiani*, die dem Bremer Domstift gehörten und sich heute in der Staats- und Universitätsbibliothek Bremen befinden. Die ältere von ihnen aus dem 12. Jahrhundert muss schon sehr bald nach Entstehung des Lehrbuchs (um 1140) nach Bremen gelangt sein, denn es handelt sich um ein Exemplar aus dem Privatbesitz Erzbischof Hartwigs (1148 – 1168), das dieser an das Domstift weitergegeben hat. Wie und auf welchem Wege es nach Bremen gelangt ist (als ein Widmungsexemplar oder als eine Arbeit, die Hartwig in Auftrag gegeben hat) scheint noch nicht restlos geklärt zu sein. Entsprechendes gilt für die jüngere, aus dem 13. Jahrhundert stammende illustrierte Handschrift, die als ein Vorläufer der Bilderhandschriften des *Sachsenspiegels* angesehen werden kann. Im Folgenden beziehe ich mich auf ein Bild aus dieser Handschrift (Abb. 3).

Aufbau und Darstellungsstil entsprechen den Miniaturen in den freilich jüngeren Handschriften des römischen Rechts bis in die Einzelheiten hinein, wie z.B. der Rahmung des Bildes. – Sei es dass sie den Satz illustrieren, dass Frauen vor Gericht nicht klagen können und deshalb auch nicht als Vormund auftreten dürfen, sei es dass vor dem Kaiser, mit entblößtem Schwert (Zeichen des Hochgerichts), der Vormund Anklage gegen den Täter, der gefasst worden ist, erhebt. Die Abbildung im *Decretum Gratiani* entspricht dieser Szene in auffallender Weise. Angelegenheiten, die Ehe, Familie, Scheidung und Erbschaft betrafen, aber auch Nötigung wie jede Verletzung von Sitte und Brauch, also Gewohnheitsrecht, fielen ganz oder teilweise auch in die Zuständigkeit geistlicher Gerichte, dem hier der Bischof vorstand. Strafen, die an Leib und Leben gingen, konnte das geistliche Gericht nicht verhängen nach dem bekannten Satz, dass die Kirche kein Blut vergießt. Vielmehr waren *Buße* und *Sühne* des Täters Voraussetzung für einen Vergleich. Auf der Abbildung des *Decretum Gratiani* sehen wir den thronenden Bischof mit Mitra, einen Weltgeistlichen mit Tonsur, der als Vormund, Fürsprecher und Sachwalter die Angelegenheit der Frau vertritt, und für sie die Klage erhebt; zwischen dem Bischof und dem Vormund die Frau, die mit beredten Gesten auf den Leichnam des Gewalttäters deutet, der von seinem Verfolger rechts außen am Bildrand in *nôt were* niedergestreckt worden ist. Man könnte meinen, dass es sich um eine Illustration zum Notwehr-Artikel (II, 1) des



Abb. 3: Decretum Gratiani. Illustration einer Notwehrklage in einer Handschrift des 13. Jahrhunderts. (Foto: StuUBB)

Rechtsbuchs von Bremen handelt. Man hat bei diesen Bildern an nordfranzösischen Einfluss gedacht. Aber auch Verbindungen nach Lüttich sind denkbar. Hat doch Alger von Lüttich († 1132) in seiner Schrift ›*De misericordia et iustitia*‹, ›Von der Barmherzigkeit und der Gerechtigkeit‹ Gedanken vertreten bzw. Verhaltensnormen aufgestellt, die sich im ältesten Stadtrecht von Bremen wiederfinden.

Hier ist noch einmal auf den Beschluss vor 700 Jahren zurückzukommen. Machtkämpfe zwischen den führenden Geschlechtern sollen den Anlass zur Kodifikation des Bremer Stadtrechts abgegeben haben. Doch man kann fragen, welchen Sinn es denn macht, in einer bedrohlichen Krisensituation einen prächtigen Kodex des Stadtrechts in Auftrag zu geben? In meinen Ausführungen habe ich in gewisser Weise die Antwort vorweggenommen: Danach war es das elementare Bedürfnis, dem Gewohnheitsrecht eine schriftliche Form zu geben, um für künftige Generationen festzuschreiben, was der Bewahrung wert erschien. Man wollte damit der Unruhe der Zeit entgegenwirken. Dieses Verhalten ist kein Einzelfall, sondern hat sich in der Geschichte der Rechts- und Stadtbüchlerliteratur wiederholt: Braunschweig (1367), Herford (um 1370), Lüneburg (1401/02 und 1442) sind hier nochmals zu nennen. Und nicht zuletzt Leobschütz (1421) im ehemaligen Schlesien, dessen

Stadtrecht aufgezeichnet und prächtig verziert worden ist, als die Hussitenkriege das Land erschütterten. All dies sind Beispiele für den Zusammenhang zwischen Krisensituation und Rechtskodifikation.

Die Hoffnung auf eine augenblickliche Stabilisierung der Verhältnisse durch die Aufzeichnung des Rechts hat sich in den meisten Fällen nicht erfüllt. Dies gilt auch für Bremen. Die Machtkämpfe zwischen den führenden Geschlechtern im Rat, in der Oberschicht der Reichen, dauerten an. Auch Familien der Mittelschicht, der Bürger, die im Sechzehner-Ausschuss an der Kodifikation beteiligt gewesen sind, waren davon betroffen, als es nach einem Mord (1309) zur Ausweisung ganzer Gruppen kam. Auf Dauer aber, so wird man sagen können, hat das Rechtsbuch seine Kraft bis in die Neuzeit hinein bewahrt. Die Ursache wird man in den gesellschaftspolitischen wie geistesgeschichtlichen Verhältnissen der Stadt zu sehen haben, wie der bereits genannte Begleitband zur Ausstellung im Staatsarchiv eindrucksvoll zeigt. Danach fiel den ehemaligen Ministerialen des Bischofs nach ihrer Entlassung aus dem Dienst eine aktive Rolle in Politik und Verwaltung zu, und wir ergänzen, auch im Kanzleiwesen der Stadt.

Die Tendenz zur Verschriftlichung des Rechts war um 1300, wie wir gesehen haben, weit verbreitet und mit den Theorien und Vorbildern von *Gemeinem Recht* und *Gewohnheitsrecht* gut begründet. In Bremen hatte man Kenntnis davon, wie ein Blick in sein ältestes Stadtrecht beweist, lange bevor die Rezeption des römischen Rechts (1495) zu ihrem Abschluss gekommen war, und auch bevor der brandenburgische Hofrichter Johann von Buch um 1325 den ersten gelehrten Kommentar des ›Sachsenspiegels‹ in niederdeutscher Sprache verfasst hatte. In Bremen übernahm man Prinzipien des *Gemeinen Rechts* und passte sie den lokalen Gegebenheiten, politischer wie sozialer Art, an. Die Gleichsetzung von *gemein* mit *arm und reich* in der Bedeutung von ›allgemein, alle‹ spiegelt diese Leistung der Bürgerschaft in sinnvoller Weise wider.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit, indem ich Bremen und seiner Bürgerschaft eine glückliche Zukunft wünsche.

## Quellen- und Literaturverzeichnis

Karl S. Bader, Gerhard Dilcher, Deutsche Rechtsgeschichte, Land und Stadt – Bürger und Bauer im Alten Europa, Berlin u. a. O. 1999.

Conrad Borchering (Hrsg.), Das Landrecht des Sachsenspiegels. Nach der Bremer Handschrift von 1342, Dortmund 1925 (Hamburgische Texte und Untersuchungen zur Deutschen Philologie, Reihe I Texte, 1).

Bremer Recht: 700 Jahre Bremer Recht 1303 – 2003, hrsg. von Konrad Elmshäuser und Adolf E. Hofmeister (VStHB Bd. 66), Bremen 2003.

- Albrecht Cordes, Bernd Kannowski (Hrsg.)*, Rechtsbegriffe im Mittelalter (Rechtshistorische Reihe Bd. 262), Frankfurt a. M. 2002.
- Gerhard Dilcher, Karl S. Bader*, Deutsche Rechtsgeschichte, s. o.
- Ders.*, Stadtrecht, in: HRG 4, 1990, Sp. 1863–1873.
- Ders.*, Der mittelalterliche Kaisergedanke als Rechtslegitimation, in: Die Begründung des Rechts als historisches Problem, hrsg. von *Dietmar Willoweit*, München 2000, S. 153–170.
- Ders.*, Die Zwangsgewalt und der Rechtsbegriff vorstaatlicher Ordnungen im Mittelalter, in: *Cordes, Kannowski (Hrsg.)*, s. o., S. 111–153.
- Ders.*, Einheit und Vielheit in Geschichte und Begriff der europäischen Stadt, in: *Vielerlei Städte. Der Stadtbegriff*, Hrsg. von *Peter Johanek und Franz Joseph Post*, Köln, Weimar, Wien 2004, S. 13–30.
- Friedrich Ebel, Andreas Fijal, Gernot Kocher (Hrsg.)*, Römisches Rechtsleben im Mittelalter. Miniaturen aus den Handschriften des Corpus iuris civilis, Heidelberg 1988.
- Karl August Eckhardt (Hrsg.)*, Das bremische Stadtrecht von 1303/08, Reprint der »Schulausgabe« von 1931, in: *Bremer Recht*, Anhang, S. 279–374.
- Konrad Elmshäuser* s. *Bremer Recht*.
- Ders.*, Die Bremer Stadtrechtskodifikationen von 1303, 1428 und 1433, in: ebd., S. 46–73; mit Katalog, S. 74–96.
- Ders.*, Die Vogtei- und Kriminalgerichtsbarkeit in Bremen, in: ebd., S. 212–222.
- Thomas Elsmann*, Rechtshandschriften in Bremischen Bibliotheken des Mittelalters, in: ebd., S. 181–198.
- Dieter Hägermann*, Recht und Verfassung im mittelalterlichen Bremen 800–1300, in: ebd., S. 37–28.
- Adolf E. Hofmeister* s. *Bremer Recht*.
- Ders.*, Das Bremer Stadtrecht im Druck, in: ebd., S. 223–234.
- Ders.*, Von der kundigen Rolle zur Sammlung des bremischen Rechts, in: ebd., S. 267–278.
- Volker Honemann*, Funktionen des Buches in Mittelalter und früher Neuzeit, in: *Medienwissenschaft*, hrsg. von *Johann-Felix Leonhard, Hans-Werner Ludwig, Dietrich Schwarze, Erich Strassner*, 1. Teilband, Berlin New York 1999, S. 539–560.
- HRG = Handwörterbuch zur deutschen Rechtsgeschichte, hrsg. von *Adalbert Erler, Ekkehard Kaufmann, Dieter Werkmüller unter philologischer Mitarbeit von Ruth Schmidt-Wiegand, mitbegründet von Wolfgang Stammler*, Bd. 1 Berlin 1971, Bd. 2 ebd. 1978, Bd. 3 ebd. 1984, Bd. 4 ebd. 1990, Bd. 5 ebd. 1998
- Dagmar Hüpper*, Rechtsbuch der Stadt Bremen von 1303/1308, in: *der Sassen speyghel – Sachsenspiegel – Recht – Alltag. Band 1: hrsg. von Egbert Koolman, Ewald Gäbler, Friedrich Scheele*, Oldenburg 1995, S. 490–493.
- Dies.*, Das Rechtsbuch der Stadt Bremen, das Hamburger Stadtrecht und der Sachsenspiegel, in: *Bremer Recht*, S. 152–173.
- Frank-Michael Kaufmann (Hrsg.)*, Glossen zum Sachsenspiegel – Landrecht, Buch'sche Glosse, Teil 1–3, Hannover 2002 (*Monumenta Germaniae Historica, Fontes iuris germanici antiquii, nova series VII*).
- Karl Kroeschell*, Stadtrecht und Landrecht im mittelalterlichen Sachsen, in: *der Sassen speyghel* (s. Hüpper), Bd. 1, S. 17–32.

- Heiner Lück*, Über den Sachsenspiegel, Entstehung, Inhalt und Wirkung des Rechtsbuches, Halle a. d. Saale 1999.
- Dietlinde Munzel-Everling*, Stadtrechtsbücher, in: HRG 4, 1990, Sp. 1873–1877.
- Werner Peters*, Der Rechtswortschatz in Land und Stadt Oldenburg, in: der Sassen speyghel (s. Hüpper), Bd. 1, S. 361–372.
- Gunhild Roth*, Das Leobschützer Rechtsbuch von 1421. Zu einem Editionsprojekt, Mitteilung in: Jahrbuch der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau XL, 1999 / XLI, 2000, S. 425–434. Das Projekt ist inzwischen abgeschlossen und die Ausgabe in Druck gegangen.
- Ruth Schmidt-Wiegand (Hrsg.)*, s. u. Wolfenbütteler Bilderhandschrift des Sachsenspiegel.
- Dies.*, Die Bilderhandschriften des Sachsenspiegels als Zeugen pragmatischer Schriftlichkeit, in: Frühmittelalterliche Studien 22, 1988, S. 358–387 und Tafel XXIX–XXXVII.
- Dies.*, Recht und Gesetz im Spannungsfeld zwischen Schriftlichkeit und Mündlichkeit im Mittelalter, in: Frühmittelalterliche Studien 27, 1993, S. 148–166.
- Dies.*, Rechtsbücher in städtischem Besitz und das Beispiel Leobschütz, in: Stadtgeschichte Oberschlesiens, hrsg. von *Thomas Wunsch*, (Tagungsreihe der Stiftung Haus Oberschlesien, Bd. 5), Berlin 1995, S. 129–170.
- Dies.*, Der Rechtswortschatz des Sachsenspiegels, in: Fachsprachen/Languages for Special Purposes, hrsg. von *Lothar Hoffmann, Hartwig Kalverkämper, Herbert Ernst Wiegand*, 2. Halbband, Berlin, New York 1999, S. 2341–2348.
- Dies.*, Willkür, in: HRG 5, Sp. 1438–1440.
- Herbert Schwarzwälder*, Bremen um 1300 und sein Stadtrecht von 1303, in: Bremer Recht, S. 29–45.
- Ute Siewerts*, Die Sprache des Bremer Stadtrechts, in: ebd., S. 97–111.
- Jürgen Weitzel*, Der Grund des Rechts in Gewohnheit und Herkommen, in: *Willoweit*, S. 137–152.
- Dietmar Willoweit (Hrsg.)*, Die Begründung des Rechts als historisches Problem (Schriften des Historischen Kollegs, Kolloquien 45), München 2000.
- Klaus Wriedt*, Latein und Deutsch in den Hansestädten vom 13. bis zum 16. Jahrhundert, in: Latein und Deutsch in der Renaissance, Vorträge des 37. Wolfenbütteler Symposions in der Herzog August Bibliothek, Wolfenbüttel vom 25. bis 28. September 1991, hrsg. von *Bodo Guthmüller*, Wiesbaden 1998, S. 287–313.
- Wolfenbütteler Bilderhandschrift des Sachsenspiegels, Herzog August Bibliothek Cod. Guelf. 3.1 Aug. 2 (3. Viertel 14. Jh.) hrsg. von *Ruth Schmidt-Wiegand*, Bd. 1: Faksimile, Bd. 2: Textband, Bd. 3: Kommentarband, Berlin 1993.

# »Bremer Recht« – Kontinuitäten und Diskontinuitäten\*

Von Alfred Rinke

Die beeindruckende Ausstellung »700 Jahre Bremer Recht« ist durch fachhistorische Vorträge eröffnet und begleitet worden: Frau Prof. Schmidt-Wiegand hat über »Das geschriebene Recht in der mittelalterlichen Stadt« gesprochen, Herr Prof. Eckhardt über die »Bremer Stadtrechtsfamilie im Mittelalter«. Den heutigen Schlussvortrag haben die Veranstalter keinem Rechtshistoriker, sondern einem Verfassungsrechtler mit rechtsgeschichtlichem Interesse anvertraut. Es soll der Versuch gemacht werden, einen Bogen zu schlagen zwischen der großen Vergangenheit und der Gegenwart des Bremer Rechts. Ich will diesen Versuch wagen unter der Überschrift »Bremer Recht – Kontinuitäten und Diskontinuitäten«. Ich werde Ihnen einige Assoziationen und Reflexionen zur Gegenwart des Bremer Rechts vortragen; angestoßen und inspiriert durch diese herrliche Ausstellung,<sup>1</sup> die eine eindrucksvolle Dokumentation der Bremer Rechtskultur ist.

Ich möchte Kontinuitäten und Diskontinuitäten des heutigen Bremer Rechts mit seinen historischen Wurzeln auf drei Ebenen aufzeigen:

1. unter einem rechtsphilosophisch-staatsethischen Blickwinkel;
2. unter einer verfassungsrechtlichen Perspektive und schließlich
3. mit Blick auf die heutige Rechtspraxis.

## *1. Die rechtsphilosophisch-staatsethische Betrachtungsweise*

Je weiter und abstrakter der Blickwinkel ist, unter dem wir die Vergangenheit betrachten, umso stärker treten Kontinuitäten zur Gegenwart in Erscheinung. Die Eingangsformel zum Bremer Stadtrecht von 1303 ist – wie Herr Elmshäuser in seinem Beitrag zum prachtvollen Ausstellungskatalog zutreffend ausgeführt hat<sup>2</sup> – eine programmatische Aufforderung zur guten Regierung durch das Recht. Bürgermeister Scherf hat in seinem Vorwort auf die älteste erhaltene Inschrift am Rathaus hingewiesen und auf das »Salomonische Urteil« von Barthel Bruyn, das den Rat gemahnt habe, Gerechtigkeit zu suchen, wenn er als höchstes Gericht Bremens unter diesem Bild Recht sprach.

\* Der Beitrag ist der Text einer Ansprache, die der Verfasser in seiner Eigenschaft als Präsident des Bremischen Staatsgerichtshofs am 30. Januar 2004 auf der Schlussveranstaltung der Ausstellung »700 Jahre Bremer Recht« im Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen gehalten hat.

1 Vgl. dazu K. Elmshäuser / A. E. Hofmeister (Hrsg.), 700 Jahre Bremer Recht. 1303 – 2003 (VStHB 66), Bremen 2003.

2 Ebd., K. Elmshäuser, Einführung, S. 10.

»Diene dem Gemeinwohl. Schütze das Recht, das gleich sei gegen Arme und Reiche. Bewahre die guten Gesetze und verwirf die schlechten. Beide Teile höret.« Diese Maximen haben ungeminderte Aktualität als staatsethische Postulate für die politisch Verantwortlichen in der Gegenwart. Übersetzt man diese Postulate allerdings in ihre modernen verfassungsrechtlichen Ausprägungen, so werden große Unterschiede deutlich. Im Mittelalter richteten sich diese Gebote an den von keiner Gewaltenteilung eingeschränkten »vollmächtigen Rat« und erhielten ihre inhaltliche Füllung durch ein in sich abgeschlossenes christliches Weltbild, in dem die irdische Gerechtigkeit als Abbild der im Jüngsten Gericht sich verwirklichenden himmlischen Gerechtigkeit erschien. In der Gegenwart, in der das Recht positiv und damit kontingent geworden ist, ist die materiale Gerechtigkeit durch eine prozedurale Gerechtigkeit abgelöst worden. Diese erwartet gute Ergebnisse mehr von der Rationalität, Transparenz und Öffentlichkeit der Verfahren in Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtsprechung als von einer auf göttlichem Recht oder Naturrecht beruhenden materialen Gerechtigkeit. Die Differenz wird plastisch, wenn man das Verfahren des salomonischen Urteils, das auch als frühes Beispiel einer Verfahrensgerechtigkeit gelesen werden kann, mit den heutigen Anforderungen an die Formalität und Rationalität rechtlicher Verfahren vergleicht.

Die Differenz in der Kontinuität wird auch deutlich, wenn man die einzelnen Maximen mit ihren modernen Realisationen vergleicht. Ich skizziere diesen Vergleich nur in Stichworten: »Diene dem Gemeinwohl.« – Was ist das Gemeinwohl in einer pluralistischen Gesellschaft? Was ist es konkret im Rahmen z. B. der Gesundheitsreform? »Schütze das Recht, das gleich sei gegen Arme und Reiche.« – Was gebietet der Gleichheitssatz im Steuerrecht, einen Stufentarif oder einen linear progressiven Tarif? Wo muss das finanziell bedrängte Bremen Subventionen streichen, »oben« oder »unten«? »Bewahre die guten Gesetze und verwirf die schlechten.« – Eine schlichte und unverzichtbare Forderung, aber welcher Aufwand in der Umsetzung! Waren die Enteignungsgesetze nach der Wende gut oder schlecht? Wer hat hier Recht, das Bundesverfassungsgericht oder der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte?

## *2. Die verfassungsrechtliche Betrachtungsweise*

Unter einer konkreteren, die staatsrechtlichen Institutionen in den Blick nehmenden Perspektive ist die bremische Entwicklung – wie Herr Hofmeister in seinem Katalogbeitrag ausgeführt hat<sup>3</sup> – durch ein hohes Maß an Kontinuität geprägt. Das Gesetzblatt der Freien Hansestadt Bremen erscheint seit 1849 in kontinuierlicher Folge. Charakteristische Elemente der geltenden Verfassung von 1947 lassen sich über die Relaisstation der Verfassung von 1920 bis auf die Verfassung von 1849/1854 zurückführen. Ich nenne als Beispiele aus dem Organisationsbereich: Die stadtstaatliche Struktur Bremens, in der einerseits

3 Ebd., A. E. Hofmeister, Das Bremer Stadtrecht im Druck, S. 223 ff.

die staatlichen Organe zugleich als Gemeindeorgane fungieren, in der andererseits typisch kommunale Elemente in die Staatsorganisation integriert sind; die Organisation des Senats als Kollegialgremium mit dem Bürgermeister als *primus inter pares* – abgeschwächt allerdings durch die neueren Verfassungsänderungen; die Deputationen als die Gewaltengliederung durchbrechende Formen der Kooperation von Legislative und Exekutive.

Hinweisen möchte ich in diesem Zusammenhang auf eine verfassungsrechtlich problematische Tendenz: auf die zunehmend starke Stellung des Senats. Sie steht in einer diskontinuierlichen Kontinuität mit der starken Stellung des Rates nach 1854, die dieser – wie Herr Schulz im Katalogband dargestellt hat<sup>4</sup> – mit Hilfe eines Staatsstreichs errungen hatte und bis 1918/19 aufrechterhalten konnte. Die Verfassungen von 1920 und 1947 haben dann die Stellung der Bürgerschaft gestärkt und die Rechtsprechung des Staatsgerichtshofs hat diese Linie einer parlamentarischen Dominanz weiter gefestigt. Dass der Senat im Verbund mit dem Verwaltungsapparat heute eine nicht gerade »vollmächtige«, aber doch übermächtige Stellung im Gefüge der Staatsfunktionen besitzt, beruht weder auf einem Staatsstreich noch auf anti-demokratischen Tendenzen, sondern auf der Komplexität der modernen Lebensverhältnisse. Das zur politischen Steuerung erforderliche Personal und Wissen ist bei der Exekutive und nicht beim Parlament konzentriert. Gesetzesinitiativen des Senats sind daher die Regel, solche des Parlaments die Ausnahme. Durch die Privatisierung öffentlicher Aufgabenwahrnehmung – ich werde darauf noch zurückkommen – wird diese Tendenz noch verstärkt.

Kontinuität und Diskontinuität, Beharrung und Wandel in der Verfassungsentwicklung Bremens werden besonders deutlich, wenn diese Verfassungsentwicklung interpretiert wird als »Lernprozess Demokratie«. Als Ringen um eine stärkere Beteiligung der Bürger mag der Beginn dieses Lernprozesses schon auf das Jahr 1303 datiert werden können, in dem – ich zitiere Herrn Elmshäuser<sup>5</sup> – ein Stadtrecht kodifiziert wurde, das von einer *civitas* für sich selbst erarbeitet und nicht von einem Stadtherrn per Dekret verliehen worden war. Wie mühsam der Lernprozess war, wenn es um eine Beteiligung der Bürger (jetzt der Kaufmannschaft und der Handwerker) an der Herrschaft der Ratsoligarchie ging, belegen die Ereignisse von 1428/1433 und 1849/1854. Immer wieder gelang es dem Rat, die progressiven Kräfte zurückzudrängen und seine geradezu absolutistische Stellung zu behaupten. Erst die Verfassung von 1920 beseitigt das reaktionäre Achtklassenwahlrecht und konstitutionalisiert eine parlamentarische Demokratie, die durch die Verfassung von 1947 und das auf ihrer Grundlage sich entfaltende Verfassungsleben gefestigt wird.

Aber der »Lernprozess Demokratie« ist auch heute noch nicht beendet. Ich nenne drei aktuelle Bereiche: Beiräte, Volksgesetzgebung und »Bürgerstadt« Bremen. Das Verhältnis der Direktwahl der Beiräte auf der einen und ihrer

4 Ebd., A. Schulz, Die Ablösung des mittelalterlichen Stadtrechts im 19. Jahrhundert, S. 250 ff.

5 K. Elmshäuser (wie Anm. 2), S. 11.

geringen Kompetenzausstattung auf der anderen Seite ist ein Missverhältnis, das geeignet ist, Partizipation als Frustration erscheinen zu lassen. Die in der Landesverfassung enthaltenen Instrumente direkter Demokratie sollten effektiver gestaltet werden. Zu den Quoren bei Volksbegehren und Volksentscheid dürfte ebenso wenig das letzte Wort gesagt sein wie zur Frage des Finanzvorbehalts. Es ist zu wünschen, dass das vom Senat entwickelte Konzept der »Aktiven Bürgerschaft Bremen«<sup>6</sup> Leben gewinnt. Es kann anknüpfen, an eine lange Tradition hansestädtischen Bürgerengagements wie den Bürgerparkverein von 1865 und den Kunsthallenverein und an ein auch heute noch blühendes Stiftungswesen sowie an eine bundesweit beispielhafte Nachbarschaftshilfe.<sup>7</sup> Dabei ist die Erkenntnis des Senats hervorzuheben, »dass Sozialstaat und Bürgerengagement einander brauchen... und dass nur die ›Sozialstaatsbürger‹ überhaupt den Rücken frei haben, um sich sozial und politisch engagieren zu können.«

### *3. Kontinuitäten und Diskontinuitäten in der Rechtspraxis*

Nicht auf der allgemeinen Ebene der Staatsethik angesiedelt und auch nicht primär verfassungsrechtlich sind die Themen, die ich unter der Sammelüberschrift »Kontinuitäten und Diskontinuitäten in der Rechtspraxis« ansprechen möchte. Es geht hier einmal um das Thema »Bremen in seiner politischen Umwelt« und sodann um das Thema »Bremen in einer Zeit des Umbruchs«.

Die Stellung Bremens in seiner politischen Umwelt ist primär durch die Selbständigkeit der Freien Hansestadt gekennzeichnet. Ob Bremen diese Selbständigkeit auf Dauer behaupten kann, erscheint mir weniger als eine Frage der Legalität als eine solche der Legitimität. Auf der verfassungsrechtlichen Legalebene ist die Selbständigkeit durch das Grundgesetz und die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts recht gut abgesichert. Immer wieder neu fundiert werden muss aber der diese Selbständigkeit legitimierende Sinn. Die einst tragenden historischen Begründungen (Berufung auf Karl den Großen, das Linzer Diplom) können heute nur noch Hilfsargumente sein. Auch Bremens Bedeutung als Seehafen dürfte allein die Selbständigkeit auf Dauer nicht legitimieren. Zusätzlich und zunehmend entscheidend ist, ob Bremen sich als politisch, ökonomisch und kulturell leistungsfähiges und gerade in seiner bürgernahen Kleinteiligkeit vorbildliches Gemeinwesen darstellen kann und von seinen Bürgern als ein solches erlebt und verteidigt wird. Ich verstehe die Bewerbung Bremens um die Kulturhauptstadt Europas als eine Offensive in dieser Richtung.

Das Thema »Bremen in seiner politischen Umwelt« umfasst sodann das diffigile und für die Zukunft Bremens zentrale Thema »Bremen in der Region«. Die Zeiten, in denen die Beziehungen zur Region mit Gewalt geregelt werden konnten (Bremen hat vom schlimmen Stedinger Kreuzzug von 1233/34

6 Mitteilung des Senats vom 4. 9. 2001: Aktive Bürgerstadt Bremen, Bürgerschafts-Drucksache 15/358 S.

7 Nachbarschaftshilfe bleibt ehrenamtlich, in: Weserkurier, 21.1.2004, Nr. 17, S. 11.

durchaus profitiert), sind vorbei. Nicht Dominanz, sondern gleichberechtigte Kooperation ist angesagt. Der 1994 der Landesverfassung eingefügte Art. 65 Abs. 2 bringt das auf den Punkt: Die Freie Hansestadt Bremen »fördert die grenzüberschreitende regionale Zusammenarbeit, die auf den Aufbau nachbarschaftlicher Beziehungen, auf das Zusammenwachsen Europas und auf die friedliche Entwicklung der Welt gerichtet ist«. Wie mühsam diese Verfassungsdirektive umzusetzen ist, zeigt die Diskussion um den »Verband Region Bremen«.<sup>8</sup>

In Art. 65 ist schließlich das Thema »Bremen in Europa« angesprochen. Hier werden in geradezu überraschender Weise alte hansestädtische Europabezüge aktuell. Ich nenne nur die Städtepartnerschaften mit Danzig und Riga und die Wissenschaftskooperation mit Groningen in der Hanse Law School.

Wir befinden uns in einer Zeit des Umbruchs. Allenthalben wird deutlich, dass der Staat, vor allem der Sozialstaat überfordert ist. Das Schlagwort der Globalisierung signalisiert, dass sich weltweit die Imperative einer kapital- und konkurrenzgesteuerten Produktionsweise auch auf die Herstellung und Verteilung öffentlicher Güter und Dienstleistungen auswirken. Als zentrale Konsequenzen gelten eine grundlegende Modernisierung der öffentlichen Verwaltung und eine Rückverlagerung von Aufgaben auf die Gesellschaft. Verwaltungsmodernisierung und Privatisierung – auf beiden Feldern hat Bremen positive Ansätze vorzuweisen. Unter der programmatischen Überschrift »Konzern« Bremen hat der Senat eine Neuordnung der Aufgabenwahrnehmung beschlossen. Im Ersten Zwischenbericht vom Oktober 2000<sup>9</sup> heißt es dazu: »Neben einer auf Kernaufgaben beschränkten Verwaltung, in der neben dem engen Bereich der hoheitlichen Aufgaben die Gewährleistungsverantwortung und vor allem die Aufgaben der Steuerung wahrgenommen werden, stehen zwei Auftragnehmerbereiche in Form der ›Bürgerkommune‹ und eines ›Marktes öffentlicher Dienstleistungen‹«.

Der »Markt öffentlicher Dienstleistungen« ist in Bremen traditionell nie nur von staatlich / kommunalen Anbietern beschickt worden. Bremen hat, wie bereits erwähnt, eine exzellente Tradition hansestädtischen Bürgerengagements. Zu ergänzen sind die im Zusammenhang des Konzepts der »Aktiven Bürgerschaft« genannten Beispiele durch die public-private-partnership der International University Bremen mit der Universität Bremen. Auf dem »Markt öffentlicher Dienstleistungen« agieren aber in zunehmender Zahl auch Gesellschaften des Privatrechts, die sich ganz oder überwiegend in der Hand des Landes oder der Stadtgemeinde Bremen befinden. Diese sogenannte Organisationsprivatisierung soll und kann in geeigneten Fällen zu einer Verbesserung der Aufgabenwahrnehmung beitragen. Sie kann aber – wenn sie mehr einem modischen Trend als sachlicher Notwendigkeit folgt – zu einer Aushöhlung politischer, insbesondere parlamentarischer Verantwortung und Kontrolle

8 Vgl. Presseerklärung des Senats vom 5. 3. 2002 (<http://www.bremen.de>).

9 Mitteilung des Senats vom 24. Oktober 2000: Neuordnung der Aufgabenwahrnehmung in der Freien Hansestadt Bremen – Erster Zwischenbericht –, Bürgerschafts-Drucksache 15/508.

führen. Der Staatsgerichtshof hat in seinem Urteil vom 15. Januar 2002 dazu auf einige wegweisende Richtlinien der Verfassung hingewiesen.<sup>10</sup>

Die Rede vom »Konzern« Bremen und von den Verwaltungsleistungen als »Produkte« des Verwaltungshandelns enthält den richtigen Hinweis auf die unverzichtbare, durch überlebte bürokratische Strukturen oft eingeschränkte Effektivität öffentlichen Handelns. Bei dieser Rede besteht aber zugleich die Gefahr, dass in einer Überschätzung des Steuerungsmediums »Markt« die Unterschiede zwischen einem wirtschaftlichen Konzern und einem auf das Gemeinwohl verpflichteten öffentlichen Gemeinwesen aus dem Blickfeld geraten.<sup>11</sup> Hier warne ich vor einer unreflektierten Diskontinuität und rate zu einer verfassungsorientierten Kontinuität, nicht im Sinne eines Strukturkonservatismus wie 1854, aber im Sinne einer demokratischen und sozialstaatlichen Nachhaltigkeit. »Staat« und »Kommune« sind in ihrer demokratischen und sozialstaatlichen Form gesellschaftliche Errungenschaften, um in solidarischer und kooperativer Weise kollektive Aufgaben lösen zu können, mit deren Lösung Einzelne und Gruppen – schon gar in der Konkurrenz eines kapitalorientierten »Marktes« – überfordert sind. Das bedeutet nicht Rückkehr zu einem bürokratischen Versorgungsstaat, wohl aber die Implementation von Solidarität und Ausgleich in einem mit den gesellschaftlichen Netzwerken kommunizierenden Bürgerstaat. Wo kann eine solche Zukunftsaufgabe besser modelliert und erprobt werden als in einem bürgernahen Stadtstaat?

10 BremStGH, Urteil vom 15. 01. 2002 – St 1.01 –, NordÖR 2002, 60 = NVwZ 2003, 81.

11 So zutreffend I. Sommer, in: A. Fisahn (Hrsg.), Bremer Recht. Einführung in das Staats- und Verwaltungsrecht der Freien Hansestadt Bremen, Bremen 2002, S. 114 f.

# Zur Entwicklung des bremischen Rechts bis zur jüngsten Stadtrechtsfassung von 1433

Von Walter Barkhausen

Die nachstehenden Beobachtungen sind erwachsen aus den Vorarbeiten zur Ausgabe eines Entwurfs der Wittheit zu einem Verbeterden Stadtbook von 1606 (Statuta reformata) und der Glossen zum Stadtrecht von 1433 von Bürgermeister Dr. Henrich Krefting und Ratmann Dr. Johann Almers (1607/10). Sie betreffen Einzelheiten der Entwicklung des bremischen Stadtrechts bis zu der Fassung von 1433, mit der sich die am gemeinen Recht geschulden beiden Verfasser des Entwurfs wie der Glosse auseinanderzusetzen hatten.

Die Ausgabe von Karl August Eckhardt, »Die mittelalterlichen Rechtsquellen der Stadt Bremen« (VStHB 5, 1931), ist im Folgenden mit (E. + Seitenzahl) zitiert.

## 1. Zu A I 2 (E. 40-42)<sup>1</sup>

Die Einordnung vor I, 3-10, deren erste Abfassung sich zwischen 1227 und 1248 ansetzen lässt<sup>2</sup>, rechtfertigt die Annahme, dass die Vorlage von A I 2 älter war; mehr lässt sich nicht feststellen. Andererseits trifft die Vermutung von Haase<sup>3</sup> nicht zu, die Satzung habe schon 1303/04 keinen Tatsächlichkeitwert mehr gehabt. Denn von den Novellen ordnet IV 147 (vor 1330; E. 118) das Einlager von Bürgern unter 20 Jahren, I 2 α (1349; E. 42) bestimmt, in welcher Reihenfolge die Verwandten verpflichtet sind, sich am Einlager zu beteiligen. Der Rat verweist den Gekränkten nach I 2 Z. 7/8 an das Vogtsgericht: Schedungen 12 (1330) Oelrichs<sup>4</sup> S. 163; 113 (1338) Oelrichs S. 211; 210 (1346) Oelrichs S. 250. Dort konnte der Beleidiger mit dem Unschuldseid erhärten, dass er nicht in Beleidigungsabsicht gehandelt habe; mit dieser Genugtuung war die Angelegenheit erledigt: Schedungen 186 (1343) Oelrichs S. 242; 218 (1348) Oelrichs S. 253. Hielt aber der Gekränkte den Gang zum Vogtsgericht oder der Beleidiger den Unschuldseid für unter seiner Würde, so sollte das

1 Dazu: Rudolf His, Das Strafrecht des deutschen Mittelalters, Bd. 1, 1920, S. 311 f. und Anm. 1, 314 f.; Wilhelm Ebel, Der Bürgereid als Geltungsgrund und Gestaltungsprinzip des deutschen mittelalterlichen Stadtrechts, Weimar 1958, S. 80, Anm. 345 und S. 140, Anm. 218.

2 Walter Barkhausen, Erzbischof Adaldag und König Harald Gormsson, in: ZRG Germ. Abt., Bd. 111, 1994, S. 363-404; hier S. 382.

3 Carl Haase, Untersuchungen zur Geschichte des Bremer Stadtrechts im Mittelalter (VStHB 21), Bremen 1953, S. 61 f.

4 Gerhard Oelrichs, Vollständige Sammlung alter und neuer Gesez-Bücher der Kaiserlichen und des heil. Römischen Reichs Freien Stadt Bremen (1771), S. 163-262.

Einlager für beide streitenden Parteien einen Sühnevertrag erzwingen<sup>5</sup>. Neben diesem älteren Befriedungsverfahren bildet sich ein jüngerer heraus, bei dem an Stelle des Vogtsgerichts der Rat als Sühngericht auftritt: Schedungen 60 (1334) Oelrichs S. 189; 227 (1356) Oelrichs S. 256. Diese »Stadesühne« scheint im Laufe der 2. Hälfte des 14. Jahrhunderts das Verfahren nach A I 2 ganz abgelöst zu haben. Die Gestalter von B erwähnen es nicht mehr, in C ist die Stadesühne unter Übernahme von Teilen der Fassung von A I 2 in I 106<sup>1</sup> Z. 3-12 (E. 224) unter Hinzunahme der Stadtverweisung neu geordnet<sup>6</sup>.

## 2. Zu A I 3-7 (E. 43/45)

Das bremische Familienerbrecht geht aus von einer ursprünglich ungeteilten Gesamthandgemeinschaft zwischen Vater und Söhnen, die sich nach Einführung des augustinischen Kopfteils zugunsten des Seelenheils des Hausherrn durch Erzbischof Adaldag (937–988) zu einer Kopfteilsgemeinschaft weiterentwickelt hat, an der später auch die Hausfrau und die Töchter mit je einem Kopfteil beteiligt sind<sup>7</sup>.

- I 3 Kopfteil der Hausfrau: Abteilungs pflicht der Witwe gegenüber den Kindern
  - 1.) wenn sie aus dem Haus gehen,
  - 2.) vor einer zweiten Eheschließung, bußbewehrt A IV 33 γ (1411; E. 78).
- I 4 Kopfteil des Hausherrn: Keine Abteilungs pflicht gegenüber den Kindern, auch nicht des Witwers bei zweiter Eheschließung.
- I 5 Gleiches Erbrecht für Söhne und Töchter am Kopfteil der Eltern, soweit diese nicht ihr Freiteilsrecht in Anspruch genommen haben.
- I 6 Freies Verfügungsrecht des Hausherrn über seinen Kopfteil (Freiteilsrecht)
- I 7 Die Hausfrau kann über ihren Kopfteil nur mit Zustimmung des Hausherrn verfügen (ausgenommen ihre drei besten Kleider). Wirkung der hausherrlichen Munt.
- IV 112 (E. 107) Die Witwe kann dagegen frei über ihren Kopfteil verfügen; sie ist muntfrei.

Von den sächsischen Sondernachfolgen war die in die *Gerade* der Hausfrau schon im Jahre 1206 aufgehoben worden (Brem. UB I 103), erscheint also nicht mehr im bremischen Stadtrecht. Das *Herwede* des Hausherrn wurde erst durch Wittheitsbeschluss vom 20. 9. 1592 gegenstandslos.

- IV 58 (E. 88) Die Beteiligung der Kinder mit je einem Kopfteil schon zu Lebzeiten der Eltern wirkte sich praktisch nur zugunsten der Gläubiger von Söhnen aus. Verfügungsmacht über ihren Kopfteil (auch letztwillige)

5 Außer den schon im Text genannten die Schedungen 27 (1331) Oelrichs S. 176; 43 (1333) Oelrichs S. 182; 44 (1333) Oelrichs S. 183; 53 (1334) Oelrichs S. 186; 121 (1338) Oelrichs S. 215; 138 (1339) Oelrichs S. 223; 202 (1345) Oelrichs S. 247; 212 (1346) Oelrichs S. 251; 217 (1348) Oelrichs S. 253; 219 (1348) Oelrichs S. 253.

6 Siehe unten 9.3.2.

7 Barkhausen (wie Anm. 2), S. 364-373.

konnten die Kinder nur durch Abteilung erlangen, die auch nur gegenüber ihrer verwitweten Mutter durchsetzbar war. Im 16. Jahrhundert erscheint die Beteiligungsvorstellung zu einem Wartrecht abgeschwächt, doch blieb es bei A IV 58 = C I 24 (E. 209)<sup>8</sup>.

3. *Zu A I 8 und 9 (E. 45/6) und IV 130 (1308; E. 111/2)*  
*Vormundschaftsrecht*

Die Hausgewalt geht nach dem Tode des Vaters auf die Mutter über (I 8 und 9 sowie I 3 Z. 3-5). Der Überlebende soll auf seinem Siechbett zwei von ihm gekorene Vormünder neben den einen geborenen rechten Vormund (nach Sachsenspiegel Landrecht I 23 § 1<sup>9</sup> der älteste Schwertmagen) berufen, I 8. Ist das unterblieben, so hatte der Rat binnen 14 Nächten die zwei zu wählenden Vormünder zu bestellen, I 9. In dieser Bestellung zweier gekorener Mitvormünder liegt eine Einschränkung der vollen Muntgewalt des geborenen rechten Vormunds, wie sie für das Vormundschaftsrecht der mittelalterlichen Städte kennzeichnend ist (bereden in 8 Z. 10 bedeutet hier ausstatten, verheiraten). Der Vormund, der das Mündel in sein Haus aufnimmt, hat es zu beköstigen und zu kleiden; ein Überschuss aus den Früchten des Mündelguts verbleibt ihm. Nach Beendigung der Vormundschaft hat er das Mündelgut unverkürzt herauszugeben; er kann sich nur entschuldigen mit höherer Gewalt (IV 130). »Mündelgut soll weder wachsen noch schwinden.«

Diese Regelung wird durch Wittheitsbeschluss vom 22. März 1416 (A IV 33 δ; E. 78/79) grundlegend geändert: Die Dreizahl der Vormünder bleibt, aber an Stelle des einen geborenen rechten Vormunds treten nun zwei, nämlich jeweils der Nächstverwandte von Vater- wie von Mutterseite, denen nur noch ein gekorener Vormund gegenübersteht. Darin liegt die endgültige Ablösung des agnatischen Familienverbandes, vertreten durch den ältesten Schwertmagen, durch die eheliche Gemeinderschaft, bei der Vater- und Muttermagen in gleicher Weise berechtigt und verpflichtet sind, das Wohl des Mündels wahrzunehmen. Gleichzeitig wird die überkommene Selbnützigkeit der Vormundschaft zur fremdnützigen umgestaltet: Erträgnisse des Mündelvermögens, die die Aufwendungen für Kost und Kleidung übersteigen, sind nunmehr für das Mündel Ertrag bringend anzulegen. Die Verwandten können jährliche Rechnungslegung verlangen; sie ist den beiden nächsten von Vater- wie von Mutterseite zu erstatten. Dieselben vier sollen einen neuen Vormund wählen, wenn der eine gekorene stirbt.

Aus I 8 übernommen sind in IV 33 δ die Zeilen 7-12 über die Mündigkeitstermine und die gegebenenfalls von einem Vormund zu zahlende Buße wegen Eigenmacht; dabei sollte es bleiben. Der Wittheitsbeschluss ist also so gefasst, dass er die älteren Bestimmungen I 8,9 und IV 130 ablösen sollte; zu deren Tilgung ist es aber nicht gekommen. Zwar ist 1395 im Ratsdenkelbuch

8 Barkhausen (wie Anm. 2), S. 397.

9 Sachsenspiegel Landrecht<sup>2</sup>, Hrsg. Karl August Eckhardt, Göttingen 1955, S. 89 f.

ein Stadtschreiber erwähnt<sup>10</sup>, doch erst 1492 wird als erster Syndicus des Rats ein magister Hermannus genannt<sup>11</sup>. Jedenfalls scheint es 1416 noch keine Kanzleiaufsicht gegeben zu haben, die auf eine Streichung abgeschaffter Satzungen gedrungen hätte. Bremen steht damit aber nicht allein; dasselbe gilt für Hamburg<sup>12</sup> und Lübeck<sup>13</sup>.

Die Tatsache, dass in C die veralteten Satzungen A I 8, 9 und IV 130 als I 14-16 beibehalten sind, denen dann die gültige A IV 33  $\delta$  als I 17 folgt, bestätigt den schon von Donandt ohne Bezugnahme auf gerade diese Stelle geäußerten Vorwurf »der nicht zu verkennenden Flüchtigkeit, womit die neueste Sammlung verfertigt wurde.«<sup>14</sup> Der Entwurf von 1606 legt C I 17 und die Reichspolizeiordnung von 1577 zugrunde.

#### 4. Zu A I 10 (E. 46)

Außerhalb der Kopfteilsgemeinschaft zwischen Eltern und Kindern, die durch das Bettbeschreiten begründet wird, richtet sich die Verwandtschaft und damit das Erbrecht nach der Magschaftszählung<sup>15</sup>. Deren engerer Kreis umfasst die Kinder, die Eltern und die Geschwister, von ihnen zählt I 10 nur die Kinder und die Geschwister auf. Aber schon die erste Novelle I 11 (1308; E. 42) ergänzt, dass, wenn die Kopfteilsgemeinschaft mit der Witwe durch Abteilung aller Kinder aufgelöst ist, der Kopfteil eines erbenlos verstorbenen Kindes an die Mutter fällt (innerhalb der Kopfteilsgemeinschaft würde ein solcher »del« den verbliebenen Gemeindern anwachsen: A I 3 Z. 18-20)<sup>16</sup>. Die Enkel gehören nicht zum engeren, sondern zur ersten Magschaft des weiteren Kreises; über ihr Eintrittsrecht nach vorverstorbenen Kindern oder nur Söhnen (so Sachsenspiegel Landrecht I 5 § 1)<sup>17</sup> außerhalb einer Kopfteilsgemeinschaft sagt das Stadtrecht nichts. Deshalb dürfte Kreftings Äußerung in seiner 1. Glosse von 1590 zu C I 18 (= A I 10) zutreffen, vor Zeiten seien in Bremen Enkel von den Geschwistern ihrer vorverstorbenen Eltern ausgeschlossen worden. Tatsächlich ist die Kaiserliche Konstitution Karls V. von 1529 über das

10 Hermann Entholt, *Bremische Kultur gegen Ausgang des Mittelalters*, Bremen 1934, S. 76.

11 Alfred Kühtmann, *Geistliches Recht und geistliche Gerichtsbarkeit in Bremen*, in: *Brem. Jb.* 14, 1888, S. 96.

12 Heinrich Reincke, *Die Bilderhandschrift des hamburgischen Stadtrechts von 1497*, neu herausgegeben von Jürgen Bolland 1968, S. 140 zur Stadtrechtsfassung von 1305/06: »Die Sekretäre und Kanzlisten des Rats versäumten es, veraltete Bestimmungen zu tilgen und neu beschlossene Zusätze an ihrer Stelle einzufügen...«

13 Wilhelm Ebel, *Hansisches Recht*, in: derselbe, *Probleme der deutschen Rechtsgeschichte*, Göttingen 1978, S. 39 spricht von dem »verworrenen lübischen Recht, das nur in den Urteilsprüchen des Rats seine Entwicklung erkennen lässt.«

14 Ferdinand Donandt, *Versuch einer Geschichte des Bremischen Stadtrechts*, Bremen 1830, 2, S. 339.

15 Statt aller Hans Planitz, *Deutsches Privatrecht* <sup>3</sup>1948, S. 185 ff.

16 Barkhausen (wie Anm. 2), S. 365.

17 Sachsenspiegel Landrecht (wie Anm. 9), S. 77.

Eintrittsrecht von Geschwisterkindern<sup>18</sup> erst am 15. März 1555 in Bremen als neues Recht vom Rathaus verkündet worden.

#### 5. Zu A II 2-3, 5-7 und 14

hat Eckhardt (52) als Vorlage den Vertrag zwischen Erzbischof und Stadt von 1248 Juli 27 (Brem. UB I Nr. 240) angesehen und die einschlägigen Stellen abgedruckt. Der Vertrag belässt es noch in alter Weise bei Friedensbrüchen auch bei Angriffen mit scharfer Waffe bei Geldbußen (§§ 4 und 5; E. 52), während II 2 Z. 4-8 (E. ebendort) im Gefolge der Landfriedensgesetzgebung peinliche Strafe, insbesondere Handverlust, verhängt<sup>19</sup>. Der Gedanke von Haase<sup>20</sup>, schon die am 31. Juli 1246 von Erzbischof Gerhard II. verworfene städtische Willkür habe den Übergang zur peinlichen Bestrafung vollzogen und sei 1303/04 als Vorlage benutzt worden, muss Vermutung bleiben, solange ihr Wortlaut nicht bekannt ist.

#### 6. Zu A III 3 (E. 57)

III 3 belässt die Sühnebewirkung innerhalb des engeren Magschaftsbereichs bis zur 3. Linie (vgl. A III 34 d; E. 68: das sind vor allem die Vettern) noch den Magschaften selbst. Die Bestimmung war schon enthalten im eben genannten Vertrag zwischen Erzbischof und Stadt von 1248 am Ende (bei Eckhardt nicht angemerkt). III 3 ist in 1331 noch einmal durch Schedung 25 (Oelrichs S. 175) bestätigt, dann ist aber durch Schedung 55 (1334) Oelrichs S. 187 ausgesprochen worden, dass auch bei Tätlichkeiten unter Magen Friedensbruchbuße an die Stadt zu zahlen sei. Während III 3 noch die Stadtbürger als Verbund ihrer Magschaften begreift, die Streitigkeiten ihrer Mitglieder unter sich regeln, geht Schedung 55 von einer Genossenschaft aller Stadtbürger und einem gemeinsamen Bürgerfrieden aus<sup>21</sup>. III 3 ist daraufhin getilgt worden.

#### 7. Zu A III 30 (E. 65)

Rentengläubiger und Rentenschuldner können für einen bestimmten Zeitraum durch Handfeste ein Kündigungsrecht für beide Teile vereinbaren. Wird es nicht ausgeübt, wird die Rente Ewiggeld (Z. 4 »deyt hes nicht« bedeutet »wird nicht gekündigt«; andere Auslegung, aber nicht überzeugend, bei Höpken<sup>22</sup> und ihm folgend Gaetjen<sup>23</sup>). Ein Kündigungszeitraum von vier Jahren

18 Neue Sammlung II 301.

19 HRG: Körperverletzung, Bd. II, Sp. 1160/61 (E. Kaufmann).

20 Haase (wie Anm. 3), S. 54 - 59.

21 Im Ergebnis ebenso schon Donandt (wie Anm. 14), Bd. 2, S. 81, Anm. 31.

22 Johann Höpken, Das bremische Pfandrecht am liegenden Gut, in: Brem. Jb. 7, 1874, S. 142 - 145.

23 Bernhard Gaetjen, Der Rentenkauf in Bremen, Bremen 1928, S. 154 - 158.

für beide Teile ist belegt durch Brem. UB Bd. I S. 539 Nr. 515 vom 13. II. 1295 und Brem. UB Bd. II S. 9 Nr. 12 vom 15. XII. 1301.

III 30 entspricht also einer damals noch bestehenden Übung. Erst die von Höpken<sup>24</sup> mitgeteilte Urkunde vom 1. 11. 1346 kennt kein Kündigungsrecht des Gläubigers mehr, aber das Recht, die Rente zu verkaufen, zu verpfänden oder in anderer Weise zu veräußern: inzwischen ist die Vereinbarkeit eines Kündigungsrechts offenbar abgekommen, aber dafür ist das Rentenrecht umlauf-fähig geworden. Über den wirtschaftlichen Grund dieser Entwicklung sagt Röhrig<sup>25</sup>, ausgehend von dem gleichen Befund in Lübeck und Hamburg: »Die gegen Ende des 13. Jahrhunderts im Rate der Städte führende Kaufmannsschicht von starkem wirtschaftlichen Unternehmerdrang machte auch den Rentkauf ihren Zwecken dienstbar, benutzte ihn auch für verhältnis-mäßig kurzfristige Kapitalanlagen. Späterhin, als der ›Rentner‹ als soziologi-scher Typ im Rate tonangebend wird, hat die jetzt führende Schicht selbst ein Interesse an auf möglichst lange Zeit hin gesicherten Kapitalanlagen«. Zu-stimmend Planitz<sup>26</sup>. Dementsprechend erscheint III 30 in den Neufassungen von B und C nicht mehr.

#### 8. Zu Stadtrechtsfassung B

Den Gestaltern der im Zuge des Umsturzes von 1426 entstandenen Stadt-rechtsfassung B (in Kraft von 1428 – 1433) stand für ihre Bearbeitung allein die alte Abschrift A<sub>X</sub> zur Verfügung, die von den insgesamt bis 1416 beschlosse-nen 84 Novellen nur die älteste I 11 enthielt (E. 25). Neu ist die Einteilung: Die Scheidung zwischen *Statuten* (von der Bürgergemeinde gesetztes Recht) und *Ordelen* (im Gericht gefundenes Recht) wird aufgegeben, d. h. alles Recht, das in der Stadt gilt, ist gleichartig<sup>27</sup>. Statt dessen wird versucht, die nun als Einheit verstandenen Bestimmungen nach Rechtsgebieten zu gliedern. Die in-haltlichen Änderungen sind (mit Ausnahme der neuen Ratsverfassung) gering:

- 8.1. Nach A II 11 (E. 55) verfällt der Bewohner des Hauses, in dem ein Brand ausbricht, einer drei Mark-Buße an die Stadt, wenn er nicht den Verursacher vorbringen kann (Zustandsbuße). Nach B IV 13 (E. 174) fällt diese Buße nur noch an, wenn er das *Gerüfte* (Notgeschrei) unter-lassen hat (Buße wegen Verletzung einer Bürgerpflicht). Diese Ände-rung ist in C I 42 (E. 212) übernommen.
- 8.2. A III 22 Z. 9-11 (E. 62) wird in B I 5 (E. 142) dahin erweitert, dass eine zugezogene Frau oder Magd nicht nur durch Heirat, sondern auch nach Ablauf von zwei Jahren Bürgerin werden kann, wenn ihr bremi-scher Dienstherr oder Vermieter es beim Rat beantragen. In C I 4 Z. 5-7

24 Höpken (wie Anm. 22), Anhang Nr. 104, S. 306 f.

25 Fritz Röhrig, Kündigungsrecht des Rentners beim Rentenkauf? ZRG Germ. Abt., Bd. 57, 1936, S. 457.

26 Planitz (wie Anm. 14), S. 91.

27 Über diese Entwicklung im Stadtrecht Wilhelm Ebel, Geschichte der Gesetzge-bung in Deutschland, <sup>2</sup>1988, S. 54.

(E. 209) ist die Neuerung übernommen, doch hat man die Bewährungsfrist auf drei Jahre erhöht.

## 9. Zu Stadtrechtsfassung C

- 9.1. Dass der siegreiche alte Rat wieder zu dem vorher gültigen Selbstergänzungsrecht auf Lebenszeit (zuletzt 13. Dezember 1398 A IV 144  $\alpha$ ; E. 115-117) zurückkehren würde, war nicht anders zu erwarten. Wieder erhöht ist die Mitgliederzahl (vier Bürgermeister mit je sechs Ratmannen statt der damaligen Ermäßigung auf je fünf). Übernommen aus der kurzlebigen Verfassung von 1428 ist nur die Nichtwählbarkeit wegen zu naher Verwandtschaft V 3 (E. 182). Aufgabe blieb es, die neue Einteilung von B zu überdenken und die dort nicht berücksichtigten Novellen einzuordnen.

Hinsichtlich der Einteilung hat man den Gliederungsversuch und die Einzelüberschriften von B verworfen und ist zu der (eigentlich überholten) Einteilung in Statuten (III) und Ordele (IV) des alten Stadtrechts zurückgekehrt. Zwischen beide sind die »Fünf Stücke« I 106<sup>I-V</sup> (E. 224-226) über den Bruch des Bürgerfriedens eingeschoben, bei denen der Rat nicht mehr nach Gnade richten und die er verfolgen soll, auch wenn kein Verletzter klagt. Hier erscheint zum ersten Mal die Verfolgung von Amts wegen. Zusammengefasst sind tätliche Misshandlung, Angriff und Verwundung mit scharfer Waffe sowie Totschlag (entsprechend A II 5  $\alpha$ , II 2, II 6 und I 2).

Was die Eingliederung der Novellen anbetrifft, lässt sich in der Haupthandschrift A<sub>1</sub> des alten Stadtrechts die Arbeitsweise der Verfasser verfolgen: Die auszulassenden Stücke sind mit 0 oder »non« bezeichnet, zu tilgende Teile sind gestrichen, die neu aufzuzeichnenden Zusätze sind in sich bietende Lücken oder am Rande beigeschrieben. Dabei ist einiges Veraltete nicht erkannt und in C beibehalten worden:

- 9.1.1. A I 8, 9 und IV 130 ist schon oben unter Nr. 3 behandelt.

- 9.1.2. A IV 129 (vor 31.12.1308). Übernahme der Beförderungsfahr beim Versendungskauf durch den Verkäufer (E. 111)<sup>28</sup>: Die mit Bußgeld bewehrte Einschränkung für Bierlieferungen nach Friesland Z. 6-Ende (Vrês = Friesland wie D 111, E. 264) ist veranlasst durch eine Fehde zwischen der Stadt Bremen und dem Land Rüstringen, die auch als Handelskrieg geführt und erst im September 1312 vertragen wurde<sup>29</sup>. Der Grund für sie war mit den Verträgen vom 13.12.1312 und vom 3.6.1315 entfallen, doch ist die entsprechende Tilgung im Text unterblieben. 1433 hat man nicht erkannt, dass die Einschränkung überholt war, und hat den vollständigen Wortlaut von A IV 129 als C II 68 übernommen. Bei der Beratung des Entwurfs von 1606 hat man dann nicht mehr an Friesland gedacht, sondern auf das Eigenschaftswort »frisch« geraten.

28 Andere Beispiele aus dem hanseatischen Raum bei Friedrich Conze, Kauf nach hanseatischen Quellen, Bonn (Diss.) 1889, S. 60-62 u. 80-82.

Die daran anknüpfende Erörterung über den Erfüllungsort beim Schuldverhältnis, die schließlich zu Stat. 68 des Entwurfs geführt hat, kann hier nicht mehr dargestellt werden.

9.1.3. A IV 134 (vor dem 21. 12. 1308): Seefrachtvertrag (E. 112)

Z. 7-10 entsprach Art. XIII des hamburgischen Schiprechts von 1301; diese Regelung wurde 1407 auf dem Hansetag in Lübeck in folgender Weise geändert:

»So wor eyn schip tobrikt unde so wat van dem ghude gheberghet werd, dar schal de schiphere de vracht van hebben. Was aber nicht gheberget wert, schal he nene vracht hebben<sup>30</sup>.«

In Bremen hat man diese Änderung nicht nachvollzogen; C II 64 (E. 238) ist bei der veralteten Fassung geblieben. Im Entwurf von 1606 ist C II 64 deshalb nicht mehr berücksichtigt; bei Krefting-Almers zu C II 64 und 65 heißt es: »Was in diesem und dem nachfolgenden statut von schiffsachen disponiert wird, davon ist heutigen tages nicht viel mehr im gebrauch, sondern achtet man sich nach den getruckten gemeinen seherechten.«<sup>31</sup>

9.2. Die Aufzählung der inhaltlichen Neuerungen beginnen wir mit denen, die nach dem Siege über die demokratische Bewegung die Vollmächtigkeit des Rates stärken sollten.

9.2.1. II 34 Z. 20-23 (E. 233): Mitglieder des Rats und der Wittheit sollen Forderungen nicht im Vogtsgericht, sondern vor dem Rat einklagen. Damit wollte man wohl verhüten, dass der Vogt einen aus der Menheit zum Urteilfinder über den Anspruch eines Ratmanns berief.

9.2.2. Die Ablehnung von Mitgliedern des Ratsgerichts wegen Verwandtschaft oder Schwägerschaft war ermöglicht durch den Beschluss A III 34 d (E. 68/69), der in unmittelbarem Zusammenhang mit der Umgestaltung des Ratsverfassung im Januar 1330 (A III 34 c vom 13. 1. 1330; E 67/68 = Brem. UB 2 S. 313) stehen dürfte. Das Verfahren ist belegt durch zwei Ablehnungsanträge bei Oelrichs<sup>32</sup>, außerdem durch die unmittelbar an III 34 d angehängte ergänzende Novelle III 34 β (zwischen 1372 und 1382); E 68/69). Die Richterablehnung wird nun wieder abgeschafft C II 1 Z. 1-3 (E. 226): »Wor en borger ofte borgersche vor deme rade claget over enen borger ofte borgersche, to der sake en scal neman ute dem rade upstan...«; auch die Nennung der am Spruch beteiligten Ratmannen bei der Eintragung (A III 34 d letzter Satz) ist in C II 2 nicht mehr enthalten. Beide nicht sehr weitsichtigen neuen Ordele haben die Romanisierung des Zivilprozesses nicht überdauert. Der Entwurf von 1606 hat II 1 nicht übernommen; Krefting-Almers zu C II 1 schreiben:

29 Wilhelm v. Bippen, Geschichte der Stadt Bremen, Bd. 1, Bremen 1892, S. 177. BUB 2, 1876, S. 85, Nr. 77 (16. 6. 1307); S. 126, Nr. 121 (5. 9. 1312); S. 127, Nr. 122 (13. 11. 1312) und S. 161, Nr. 153 (3. 6. 1315).

30 J. M. Lappenberg, Hamburgische Rechtsaltertümer Bd. I (1845), S. 75-86: Das ältere Schiffrecht. Hier S. 86: Nachtrag XXXVI.

31 Hansische Schiffsordnung vom 19. August 1591, gedruckt 1592 in Lübeck.

32 Oelrichs (wie Anm. 4), Schedung 172 (1342) S. 236 und (1418) S. 151/2.

- »An diesem statuto ist nichts mehr gelegen, dan es ungereimbt, das niemand, wieder den die parteyen befugte einrede haben, von der sachen aufstehen solte.«
- 9.2.3. Die Novelle A II 5  $\beta$  (wohl nach 1370) über Ungebühr vor dem Rat wird in C I 92 und 93 (E. 221) dahin geändert, dass nach einer Verwarnung erneute Beleidigung eines Dritten mit einer Buße von nur noch fünf M (vorher zehn M), erneute Kritik an der Amtsführung oder einer Scheidung des Rats aber mit einer solchen von 30 M belegt wird (neu).
- 9.3. Entwicklung im Verfahrensrecht
- 9.3.1. Verstöße gegen den Bürgerfrieden sind nicht erst auf Klage des Verletzten, sondern vom Kämmerer von Amts wegen zu verfolgen; die Ablösung einer verwirkten peinlichen Strafe durch Bußzahlung im Gnadenwege ist nicht mehr zulässig<sup>33</sup> (Überschrift vor I 106<sup>I</sup>; E. 224/5). Verblieben ist die Milderung der Art der im Stadtrecht angeordneten Todesstrafe durch den Rat auch nach Verkündung des Urteils II 102 letzter Satz (E. 246)<sup>34</sup>.
- 9.3.2. Festlegung der Stadessühne, der Weiterentwicklung des gebotenen Friedens (A I 2) in I 106<sup>I</sup> Z. 6-14 (E. 224/5): Einlager des Beklagten von vier Wochen, wenn der Gekränkte es verlangt; Abbitte, Bußleistung an den Gekränkten nach Selbsturteil, Würderungseid, dass mit Einlager, Abbitte und Bußleistung dem Gekränkten Genugtuung geschehen sei; schließlich nach Sonnenuntergang Räumung der Stadt für ein Jahr. In die Ratsverordnung vom 20. 9. 1592 über die Verbesserung der fünf Stück (C I 106<sup>I-V</sup>) sind diese Bestimmungen übernommen, nur ist an Stelle von Selbsturteil und Würderungseid des Beklagten über die angemessene Höhe seiner Buße an den Gekränkten deren Bestimmung durch den Rat getreten. In dieser Fassung erscheinen sie unverändert in den Statuten 228/9 des Entwurfs von 1606.
- 9.3.3. Beweisverfahren
- 9.3.3.1. Das Recht des unbescholtenen Beklagten zum Unschuldseid bleibt bestehen. Hat es aber bei einer Schlägerei offene und blutende Wunden gesetzt und sind diese vor den Ratmannen bewiesen (Augenscheinsbeweis), so muss der Unschuldseid selbdritt geschworen werden<sup>35</sup> (I 106<sup>I</sup> Z. 23-28; E. 225).
- 9.3.3.2. Bei der üblen Nachrede genügte nach A IV 94 mündliches Bestreiten als Genugtuung. Nach C I 95 (E. 222) muss der Beklagte den Unschuldseid schwören. Zeugenbeweis durch den Gekränkten ist noch nicht zulässig.

33 Zum letzteren HRG: Strafe, Strafrecht, Bd. IV, Sp. 2017 (E. Kaufmann).

34 His (wie Anm. 1), S. 483 und 390.

35 Dazu vgl. Karin Nehlsen-von Stryk, Reinigungseid und Geständniserzwingung: 2.2. Klagen und Beweisgrundsätze im Magdeburger Recht des 15. Jahrhunderts, S. 628 ff., in Festschrift für P. Landau, Paderborn 2000.

#### 9.3.4. Vollstreckung

9.3.4.1. Das Leistungsgebot des Vogts nach dem Urteil musste nach A IV 22 (E. 74) an den drei nächsten Gerichtstagen vergeblich wiederholt sein, bevor der Kläger beim Rat Vollstreckung beantragen konnte. Dies ist nach C II 34 Z. 7-16, 18-20 (E. 233) nicht mehr erforderlich: Der Rat schreitet auf Antrag des Klägers sofort zur Pfändung, wenn die vom Vogt ausgesprochene Leistungsfrist abgelaufen ist.

9.3.4.2. Die Schuldknechtschaft des leistungsunfähigen Schuldners ist durch C II 73 Z. 4/5 (E. 240) leicht abgemildert: die Fußfessel (A IV 92 Z. 4/5, E. 100) ist entfallen.

#### 9.4. Entwicklung im materiellen Recht

9.4.1. Nach A IV 15 und 46 (E. 72 und 85) konnte die Frau Rechtsgeschäfte wirksam nur unter Zuziehung eines Vormunds abschließen (Geschlechtsvormundschaft). C II 39 S. 2 (E. 234) gestattet ihr die wirksame Annahme von Geschenken auch ohne Vormund (heute § 107 BGB: beschränkte Geschäftsfähigkeit).

9.4.2. Nach A IV 24 (E. 75) erforderte die Übertragung von Liegenschaften die Auflassung durch den Veräußerer im echten Ding des Stadtvogts und eine Spende von Friedewein an Vogt und Rat durch den Erwerber. Daraufhin wirkte der Vogt dem Erwerber Frieden (A IV 52; E. 87) und verschaffte ihm damit die *ideelle Gewere*.

Blieb der Erwerber binnen Jahr und Tag (= ein Jahr sechs Wochen und drei Tage) ohne rechtmäßigen Beispruch, so erwarb er die *rechte Gewere* und konnte danach jeden Beispruch zurückweisen A IV 6 (E. 71). Nach C II 53 (E. 236) muss sich an die Auflassung die Eintragung in das Schedebuch anschließen (seit 1438 in das selbstständige Lassungsbuch). Maßgebend für die Frist von Jahr und Tag und damit für den Erwerb der rechten Gewere blieb aber der Termin der Lassung<sup>36</sup>. Die Eintragung ist zunächst reine Ordnungsvorschrift; sie erleichtert vor allem den Beweis der Lassung.

9.4.3. Eine Rente aus einem Grundstück wurde bestellt durch Übergabe einer vom Rat über den Betrag ausgestellten Handfeste A III 1 (E. 57). C I 6 Z. 4-9 (E. 204/5) ordnen an, dass der Verkäufer in der Handfeste die bereits aus dem Grundstück zu bedienenden älteren Belastungen angeben muss; bei Verschweigung verfällt er in eine Ordnungsstrafe von 20 M und wird dem Neugläubiger schadenersatzpflichtig. Zu einem besonderen Renten- oder Satzungsbuch als Ergänzung zum Lassungsbuch (vgl. III 2) kommt es nicht.

36 So zu C II 71 Johann Almers (1567–1637) und Johann Wachmann (1592–1659); ebenso für Lübeck Wilhelm Ebel, *Erbe, Erbgut, wohlgewonnen Gut*, ZRG Germ. Abt., Bd. 97, 1980, S. 35 f. Nicht zutreffend Paul Rehme, *Über das älteste bremische Grundbuch (1438–1558) und seine Stellung im Liegenschaftsrechte*, 1908, S. 103 ff.; ihm folgend Georg Jaeger, *Die Entwicklung der Eigentumsübertragung an städtischen Grundstücken in Bremen*, 1928, S. 35 f. und 46: Die Frist von Jahr und Tag läuft seit 1433 erst ab Eintragung.

9.4.4. Das durch A I 13 η (8. September 1391; E. 48/49) erweiterte, als I 29 (E. 205) übernommene Amortisationsverbot wird durch I 31 (E. 209/10) auch auf Umgehungsversuche erstreckt: Ein bremischer Bürger darf auch nicht als Strohmann für geistliche Grundbesitzkäufer auftreten, es sei denn, es geschehe zum Nutzen der Stadt mit Einwilligung der Wittheit.

# Die Dreiständelehre als politische Sprache in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts am Beispiel des Tilemann Heshusius (1527–1588)

Von Chang Soo Park

## I. Einleitung

Die Ansätze der Cambridge School,<sup>1</sup> politische Theorie müsse keineswegs nur als abstrakt-theoretisches Paradigma zur Beschreibung der sozialen Wirklichkeit interpretiert, sondern als normativ-konstitutive Gestaltung für die politische und soziale Wirklichkeit erfasst werden, wird auch seit einiger Zeit in der deutschen Frühneuezeitforschung rezipiert.<sup>2</sup> In ihren Untersuchungen hat Luise Schorn-Schütte dazu eine ganze Reihe von Überlegungen im Kontext der Dreiständelehre angestellt und die Dreiständelehre sowohl als Kirchenverfassungsprinzip als auch als politisches Ordnungsprinzip am Beispiel der Fürstentümer Braunschweig-Wolfenbüttel und Hessen-Kassel und u. a. auch an der Stadt Braunschweig nachgewiesen. Darin erörterte sie auch, warum die Dreiständelehre für den analytischen Zugang zu politischen Themen von erheblicher Bedeutung ist. Nun kann es keinen Zweifel geben, dass die Dreiständelehre als politisches Ordnungsprinzip eine gewichtige Rolle in den sozio-politischen Auseinandersetzungen der Frühneuezeit gespielt und zur politischen Theorie der Frühneuezeit in Gestalt der »*politica christiana*« einen bedeutsamen Beitrag geleistet hat.<sup>3</sup>

- 1 So die Gruppe von Historikern und Politikwissenschaftlern um Q. Skinner und J. A. Pocock. Vgl. dazu den informativen Aufsatz von H. Rosa: Ideengeschichte und Gesellschaftstheorie, in: Politische Vierteljahresschrift 35, 1994, S. 197-223; E. Helmut / C. Ehrenstein, Intellectual History Made in Britain: Die Cambridge School und ihre Kritiker, in: W. Hardtwig (Hg.), Geschichte und Gesellschaft 27/1, 2001, S. 149-172; M. Richter, Zur Rekonstruktion der Geschichte der Politischen Sprachen: Pocock, Skinner und die Geschichtlichen Grundbegriffe, in: H. E. Bödeker / E. Heinrichs (Hg.), Alteuropa – Ancien Regime – Frühe Neuzeit, Stuttgart 1991, S. 134-174.
- 2 L. Schorn-Schütte, Evangelische Geistlichkeit (Quellen und Forschungen zur Reformationsgeschichte 62), Gütersloh 1996; dies., Obrigkeitskritik im Luthertum?, in: M. Erbe u. a. (Hg.), Querdenken. Dissens und Toleranz im Wandel der Geschichte. Festschrift zum 65. Geburtstag von H. R. Guggisberg, Mannheim 1995, S. 253-270; dies., Die Drei-Stände-Lehre im reformatorischen Umbruch, in: B. Möller (Hg.), Die frühe Reformation in Deutschland als Umbruch (Schriften des Vereins für Reformationsgeschichte 1999), Gütersloh 1999, S. 435-461.
- 3 Politiktheoretische Einbindung der Dreiständelehre vgl. L. Schorn-Schütte, Obrigkeitskritik im Luthertum (wie Anm. 2), S. 264-270; H. Meier, Die ältere deutsche Staats- und Verwaltungslehre, 1. Aufl., München 1980, S. 281.

Jedoch gerade im Blick auf den Einfluss und die Bedeutung der Dreiständelehre auf die politiktheoretische Geschichte in der Frühneuzeit muss die Untersuchung zur Rolle der Dreiständelehre weiterführend auf die von uns gezielte Fragestellung ausgedehnt werden, die Schorn-Schütte bei ihrer vorzüglichen Untersuchung nicht intensiv genug berücksichtigt hat, nämlich ob die Dreiständelehre als politisches Vokabular der zeitgenössischen Gesellschaft in der politische Theorie operiert bzw. manipuliert wird, das heißt als ein operatives Paradigma, wie Pocock treffend formuliert hat,<sup>4</sup> bzw. als eine Grundfigur oder ein zentrales Element des politischen Denkens und Handelns aufgefasst werden kann. Erst dann kann die Bedeutung dieser bedeutsamen lutherischen politiktheoretischen Linie in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, die von der Forschung weitgehend verkannt wurde, richtig erfasst und nachdrücklich betont werden.

Die vorliegende Ausführung will am Beispiel eines lutherischen Geistlichen, Tilemann Heshusius<sup>5</sup>, und dessen Konflikt mit der Bremer Obrigkeit in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts versuchen, diese Frage zu beantworten. Dieser Versuch beruht auf der Beobachtung, dass Heshusius sich mit seiner Äußerung in seiner Auseinandersetzung mit der Bremer Obrigkeit nur im Rahmen vorgegebener »politischen Sprachen«, nämlich der Dreiständelehre, artikuliert hat. Oder um es anders zu formulieren: Er bediente sich bei seinem Raisonement über Staat, Gesellschaft und Recht einer »politischen Sprache« – der Dreiständelehre. Diese äußerst interessante Tatsache wurde bisher kaum beachtet. Die vorliegende Ausführung will diese Forschungslücke schließen.

Nach einem kurzen biographischen Abriss über Heshusius und einer knappen Erläuterung der Dreiständelehre wird der historische Kontext der politischen Auseinandersetzung Heshusius dargestellt, denn die Analyse des Praktisch-Werdens und die interventive Reichweite politischer Sprache kann nicht allein aus der Textualität, Semantik und Pragmatik der theoretischen Entwürfe erklärt werden, wie Skinner es vorschlug<sup>6</sup>, sondern hat immer auch die sozialen, ökonomischen, politischen und kulturellen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, aus denen heraus die jeweiligen politischen Vorstellungen entstanden sind und auf die sie reagieren.<sup>7</sup> Ohne Rekurs auf diese Rahmenbedingungen ist ein angemessenes Verständnis politischer Sprache und ihres Einwirkens auf die sozio-politische Welt nicht möglich.

4 H. Rosa, *Ideengeschichte und Gesellschaftstheorie* (wie Anm. 1), S. 205 ff.

5 Ein kompromissloser Kämpfer für das geistliche Strafamt; wohl neben Flacius der streitbarste Theologe unter den Gnesiolutheranern. Eine Gesamtdarstellung fehlt. Zu Heshusius Biographie, Theologie und Werke vgl. P. F. Barton, *Um Luthers Erbe*. Witten 1972; RE 8, S. 8-14; TRE 15, S. 256-260; I. Mager, Tilemann Heshusen, in: H. Scheible (Hg.), *Melanchthon in seinen Schülern*. Wolfenbüttel 1996, S. 341-359.

6 H. Rosa, *Ideengeschichte und Gesellschaftstheorie* (wie Anm. 1), S. 207 ff.

7 H. Münkler / H. Grünberger / K. Meyer (Hg.), *Nationenbildung – Die Nationalisierung Europas im Diskurs humanistischer Intellektueller*. Italien und Deutschland (Politische Ideen 8), Berlin 1998, S. 24; H. Münkler, *Politische Theorie und praktische Politik*, in: R. S. Bruns (Hg.), *Politische Theorie und Demokratie*. Baden-Baden 1998.

Danach sollen bei der Analyse der politischen Auseinandersetzung Heshusius' insbesondere folgende drei Fragen intensiv behandelt werden, um den Ansatz der Cambridge School in unserer Untersuchung deutlicher werden zu lassen bzw. stärker einzubeziehen: Erstens, ob die Dreiständelehre in den zu behandelnden politischen Auseinandersetzungen von den jeweiligen beteiligten Sozialgruppen allgemein anerkannt, gängig und üblich war und ob sie bei den Auseinandersetzungen die Dreiständelehre als Argumentationsmuster bzw. Rechtfertigungsfigur verwendeten. Zweitens, ob und zu welchen Zwecken bzw. Gunsten sie die Dreiständelehre instrumentalisierten, veränderten oder auch manipulierten. Drittens, worin die paradigmatischen Unterschiede zwischen den Kontrahenten bestanden. Mit anderen Worten, welche unterschiedlichen Paradigmen, das heißt Begriffsnetze, Argumentationsfiguren, Narrationen und Rechtfertigungsideen von den jeweils Beteiligten ins Feld geführt werden.

Schließlich werden folgende Thesen geprüft, um damit die Dreiständelehre als politische Sprache deutlich zu charakterisieren: Erstens, ob die Dreiständelehre den politischen Handlungen der bei diesen Auseinandersetzungen beteiligten Sozialgruppen Bedeutung und charakteristische Merkmale verleiht. Zweitens, ob und wie sie das politische Denken und Argumentieren jeweiliger Sozialgruppen bestimmt und politische Handlungsmöglichkeit festlegt. Drittens, ob und wie sie als operatives Paradigma für die jeweilige städtische Realität, in der sich politische Akteure bewegen, konstitutiv und normativ wirkt.

Um aber eventuelle Missverständnisse zu vermeiden, sei hier ausdrücklich betont, dass es bei der Fragestellung keineswegs darum geht, zu untersuchen, ob der Ansatz der Cambridge School für eine bestimmte Epoche bzw. Auseinandersetzung der deutschen Geschichte taugt und ob die Dreiständelehre nur ein Beispiel für diesen methodischen oder metatheoretischen Punkt ist, sondern es geht hier in erster Linie um die Dreiständelehre, also um eine ideengeschichtliche Frage, die da lautet: wie wichtig war die Dreiständelehre und wie wurde sie eingesetzt? Der Ansatz der Cambridge School ist demzufolge nur die Methode bzw. das Instrument, die für dieses Ziel, die Bedeutung der Dreiständelehre in der politiktheoretischen Geschichte der Frühneuzeit hervorzuheben, verwendet wird.

## *II. Zur Biographie von Tilemann Heshusius*

Tilemann Heshusius wurde als Patriziersohn in Wesel Herzogtum im Kleve am 3. November 1527 geboren. Er studierte auf verschiedenen Universitäten, u. a. in Paris, und war längere Zeit in Frankreich, England, Dänemark sowie in deutschen und österreichischen Städten aktiv. 1546 immatrikulierte er sich in Wittenberg, wo er 1550 zum Magister ernannt wurde. Von 1549 bis 1553 schloss er sich ganz eng an Melanchthon an und wurde sein Lieblingsschüler.<sup>8</sup> 1553 wurde er auf Kosten der Stadt Goslar zum Doktor der Theologie zu Wittenberg promoviert.

<sup>8</sup> Heshusius distanzierte sich jedoch nach seiner Heidelberger Zeit (1557) von Melanchthon, da er dessen kryptocalvinistische Lehre ablehnte und trat konse-

Von 1552 bis 1556 war er als Pastor Primarius und Superintendent in Goslar tätig. Er wurde allerdings seines Amtes entsetzt, weil er gegenüber der Obrigkeit eine strengere Kirchendisziplin forderte. Bereits in Goslar verstand Heshusius die Obrigkeitskritik als einen Teil seines Wächteramtes und die Wächterrolle seines Predigtamtes als wachen Dienst am weltlichen Regiment. 1556 bis 1557 war er Theologieprofessor und Pfarrer zu St. Jakobi in Rostock. Doch ähnlich wie in Goslar erging es ihm auch in Rostock. Wegen der schonungslosen Ausübung des Strafamtes geriet er in Konflikt mit der Rostocker Obrigkeit. Trotz Rückhalts in der Bürgerschaft und beim mecklenburgischen Herzog wurde Heshusius gewaltsam vertrieben.

Von 1557 bis 1559 war er Kurpfälzischer Generalsuperintendent und Professor in Heidelberg, berufen auf Empfehlung Melanchthons durch Kurfürst Otto Heinrich. Wie bereits in Goslar und Rostock macht er erneut schonungslosen Gebrauch von seinem pastoralen »Sonderbewusstsein«<sup>9</sup> und widerstand offen der sich unter Kurfürst Friedrich III. anbahnenden reformierten Konfessionalisierung. Er verlor sein Amt ein drittes Mal. 1560 erhielt er vom Bremer Rat eine Berufung als Pfarrer nach Bremen; doch er nahm sie nicht an, vielmehr unterstützte er die Bremer Lutheraner literarisch in ihrem Konfessionskampf gegen den kryptocalvinistisch orientierten Domprediger Albert Hardenberg. Von 1560 bis 1562 war er Superintendent und Pfarrer an der St. Johannes Kirche in Magdeburg. Er wurde wie zuvor erneut gewaltsam vertrieben, weil er die Magdeburger Stadtobrigkeit bekämpfte, die in der Kirche ihren Herrschaftsanspruch zu erweitern suchte.

Von 1563 bis 1564 weilte er ohne Amt in Wesel, auch hier erfuhr er dasselbe Schicksal. Von 1565 bis 1569 war er Hofprediger und Pastor im Fürstentum Neuburg (Donau), berufen von Pfalzgraf Wolfgang von Zweibrücken. 1569 bis 1573 amtierte er auf Wunsch von Herzog Johann Wilhelm als Theologieprofessor in Jena. Im Zuge der reformierten Konfessionalisierung von Kurfürst August verlor Heshusius aber sein Amt ein weiteres Mal. Von 1573 bis 1577 war er Professor und Bischof in Samland. Von 1577 bis 1588 wirkte er als Theologieprofessor in Helmstedt, berufen von Herzog Julius. Er starb 1588 in Helmstedt.

### III. Die Dreiständelehre

Die sog. Dreiständelehre, das heißt die Lehre von *Politia*, *Ecclesia* und *Oeconomia*, ist in erster Linie ein theologisches Deutungsschema, das, wie Schorn-Schütte treffend formuliert hat,<sup>10</sup> im frühen Mittelalter in Anknüpfung an antike Traditionen wiederbelebt wurde, seine Blütezeit im Hochmittelalter erlebte,

quent als Gnesiolutheraner auf. Vgl. P. F. Barton, *Um Luthers Erbe* (wie Anm. 5), S. 158-225.

9 Das Selbstverständnis der evangelischen Geistlichkeit im ausgehenden 16. Jahrhundert. Vgl. L. Schorn-Schütte, *Prediger an prot. Höfen der Frühneuzeit*, in: H. Schilling u. H. Diederiks (Hg.), *Bürgerliche Eliten in den Niederlanden und in Norddeutschland*. Köln / Wien 1985, S. 279.

10 L. Schorn-Schütte, *Die Drei-Stände-Lehre* (wie Anm. 2), S. 435. Dort Anm. 2.

im ausgehenden Mittelalter u. a. durch die Armutsbewegung in Frage gestellt und durch den sogenannten Nominalismus des 15. Jahrhunderts in seiner erkenntnistheoretischen Grundlage erschüttert und dennoch sowohl von Luther als auch von der katholischen Reform für die Charakterisierung der rechten Ordnung der Gesellschaft wieder aufgenommen und erneuert wurde. Nach W. Maurer ist Luthers Dreiständelehre aus zwei mittelalterlichen Ursprüngen erwachsen, zum einen aus der katechetischen Unterweisung – vor der Auslegung des vierten Gebots – und zum andern aus der Hierarchienlehre, die besonders aus den Schriften des Pseudo-Dionysius Areopagita stammt.<sup>11</sup> Damit kommt der Bedeutung des Aristotelismus für den traditionsgeschichtlichen Hintergrund eine gewichtige Rolle zu. Hingegen betont R. Schwarz, dass die aristotelische Moralphilosophie – die Ethik, die Ökonomik und die Politik im Mittelpunkt stehe.<sup>12</sup>

Jedoch dient sie nicht nur bloß als ein Deutungsschema sozialer Wirklichkeit, sondern vielmehr als rechtfertigendes sozio-politisches Ordnungsmodell, das zugleich politisch sehr wirksam war.<sup>13</sup> Sie wurde vermutlich seit den 50er Jahren des 16. Jahrhunderts durch die Magdeburger Theologen wiederbelebt und manifestierte sich in zahlreichen Konflikten um die soziale und politische Rolle der neuen lutherischen Konfessionskirche in Städten und Territorien. Seitdem war sie in der Gesellschaft und im zeitgenössischen Denken allgemein anerkannt, üblich und gängig.<sup>14</sup> Ihr Geltungsanspruch bezog sich auf die gesamten vormodernen Lebenswelten, umfasste also den kirchlichen ebenso wie den politisch-weltlichen Raum. Sie war ein jedem frei verfügbarer Gesellschaftsordnungsdiskurs, den jeder einfach benutzte, auch gegen die eigene Erfahrung und Überzeugung.

Kernstruktur dieses Gesellschaftsordnungsdiskurses war das gleichberechtigte, unabhängige, aber gegenseitig mitwirkende Nebeneinander der drei Stände: Obrigkeit, Geistlichkeit und Hausstand. Das heißt konkret: Jeder Stand darf sich nicht in andere Stände einmischen, sondern muss im eigenen eingeschränkten Funktions- und Tätigkeitsbereich bleiben. Die Obrigkeit darf nicht in das geistliche Regiment, die Kirche nicht in das weltliche Regiment ein- und übergreifen. Jede Vermischung und Grenzüberschreitung in Gestalt von Cäsaropapismus bzw. Papocäsarismus ist strikt verboten. Jedoch dürfe

11 W. Maurer, *Luthers Lehre von den drei Hierarchien und ihr mittelalterlicher Hintergrund*. München 1970, S. 14 ff.

12 R. Schwarz, *Ecclesia, oeconomia, politia*, in: H. Renz / F. W. Graf (Hg.), *Protestantismus und Neuzeit* (Troeltsch Studien 3), Gütersloh 1984, S. 78-88; ders., *Luthers Lehre von den drei Ständen und die drei Dimensionen der Ethik*, in: *Luther Jahrbuch* 45, 1978, S. 15-34. Hier S. 19 ff.

13 Vgl. L. Schorn-Schütte, *Obrigkeitskritik im Luthertum?* (wie Anm. 2), S. 256. Dort Anm. 9.

14 Vgl. R. und T. Wohlfeil, *Stände und Konfessionen*. Lucas Cranach d. J.: *Die Predigt Joh. d. Täufers*. B. Bruyn d. A.: *Die drei Stände der Christenheit im Vergleich*, in: T. Timmermann (Hg.), *Die Bildung des frühmodernen Staates – Stände und Konfessionen*. Saarbrücken 1989, S. 263-292; Zur gesamten Entwicklung vgl. L. Schorn-Schütte, *Evangelische Geistlichkeit* (wie Anm. 2), Kap. VII.

jeder Stand zur Wohlfahrt und Ordnung des kirchlichen und bürgerlichen Gemeinwesens gegenseitig aufeinander bezogen dienen.

Die drei Stände hätten jeweils eine von Gott gegebene, spezifische Funktion und Aufgabe zur Ordnung und Harmonie der Gesellschaft. Das heißt: Der *ordo ecclesiasticus* habe die Pflicht, die beiden anderen Stände an ihre christliche Verantwortung im politischen und Hausregiment zu erinnern und zu ermahnen. Der *ordo politicus* diene als *custos utriusque tabulae* der Aufgabe, Frieden, Schutz, Freiheit und öffentliche Ruhe in kirchlichen und bürgerlichen Gemeinwesen zu gestatten. Der Hausstand habe die Aufgabe, die Ernährung und Erziehung der Kinder zu gewährleisten. Um der Aufgabe zur Wohlfahrt und Harmonie des kirchlichen und bürgerlichen Gemeinwesens gerecht zu werden, habe jeder Stand seine eigene spezifische *potestas*; die *ecclesia* die Binde- und Löseschlüsselgewalt, die *politia* die exekutive und legislative Schwertgewalt und die *oeconomia* die Mahngewalt.

Wenn die jeweiligen Stände ihre von Gott befohlene Aufgabe und Pflicht nicht erfüllten oder in das andere Amt eingriffen, würde die Gesellschaft von Gott keinen Segen, sondern stattdessen Strafe in Gestalt von Krieg, Unruhe und Unfrieden erhalten. Wenn z. B. die Obrigkeit ihre Pflicht vernachlässige, im Lande die reine Lehre zu bewahren bzw. die falsche Lehre zu beseitigen, oder sich in das Amt der Geistlichkeit einmische, erfahre die Stadt bzw. das Land die Strafe von Gott.

#### IV. Heshusius' politische Auseinandersetzung mit der Bremer Obrigkeit um 1560

##### IV.1. Die Historische Konstellation

In der Hansestadt Bremen kam es 1555 zu einem folgenschweren Streit um die Abendmahlslehre, die sogenannten »Hardenbergschen Unruhen«,<sup>15</sup> die von 1555 bis 1568 dauerten und in deren Folge die gesamte lutherische Geistlichkeit, die weiterhin Hardenberg und dessen Anhänger von der Kanzel bekämpfte, ihrer Ämter enthoben und schließlich ins Exil geschickt wurde. Aus Protest wichen in der Kar- und Osterwoche 1562 drei Bürgermeister, 16 Ratsherren und 150 Bürger aus der Stadt. Der Domprediger Albert Hardenberg verbreitete seit 1547 trotz der heftigen Kritik von Seiten der Lutheraner Bremens seine kryptocalvinistische Abendmahlslehre. Der Rat konnte jedoch die Entlassung Hardenbergs nicht durchsetzen, nicht zuletzt weil Hardenberg nicht dem Rat, sondern dem Erzbischof und dem Domkapitel unterstand. Daraufhin forderte Heshusius in einer 1560 verfassten Schrift<sup>16</sup> die Stadt Bremen auf, diesen Gotteslästerer zu beseitigen.

15 Zu historischen Einzelheiten vgl. H. Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 1. Bremen 1975, S. 231-252.

16 Der Prediger zu Bremen Bekantniss / vom Nachtmal Jesu Chrii vnd Doctoris Tilemani Heshusij Bekantniss vom Nachtmal Jesu CHRJsti. Dem Churfürsten Pfaltzgrauen beym Rein vberantwortet. Anno M.D.Lix. Den j. septembris. Vnd Das Jesu Christi warer Leib vnd Blut im Abendmal gegenwertig sey wider Doct. Albert Hardenberg. 1561 Magdeburg [Wf. 183. 9 Theol. (2)]. Im Folgenden Der Prediger zu Bremen.

Damit war der seit dem 12. Jahrhundert bestehende und seit der Einführung der Reformation noch zugespitzte Herrschaftskonflikt zwischen dem Landesherrn und dem Emanzipationsstreben des Bremer Rates einerseits, dem konfessionspolitischen Konflikt zwischen lutherischen Ratsherrn und kryptocalvinistisch gesinnten Ratsherrn andererseits, der Herrschaftskonflikt zwischen Bremer Rat und der Bürgerschaft in Gestalt der Elterleute und der Ämter, die ihre traditionelle politische Machteinflussnahme in der Innenpolitik beanspruchten, zum dritten und schließlich der soziale Konflikt zwischen der kaufmännischen Oberschicht und der handwerklichen Mittel- und Unterschicht zum vierten angesprochen.

Seit dem 12. Jahrhundert versuchte die Stadt Bremen, sich von ihrem Stadtherrn zu emanzipieren und dabei auch Privilegien von Kaiser und Reich zu erhalten.<sup>17</sup> Die Stadt hatte im Laufe der Jahrhunderte eine faktisch selbständige Stellung errungen, die durch eine Reihe von Privilegien gestärkt worden war. Bereits 1159 trat die Bürgergemeinde als handelnde Körperschaft in Erscheinung. 1220 schlossen die »*cives Bremenses*« ihren ersten nachweisbaren auswärtigen Vertrag. 1225 wurden die Bremer Bürger vom Zoll bei der erzbischöflichen Burg Bremervörde befreit. Unter den Zeugen der darüber ausgestellten Urkunde finden sich zum ersten Mal Ratsherren (*consules*). In den achtziger Jahren des 14. Jahrhunderts überschritt Bremen erstmals die engeren Stadtgrenzen zur Gewinnung von Stützpunkten im erzbischöflichen Territorium.<sup>18</sup> Jedoch geriet ihr Autonomiestreben durch die Stadtherrschaft des Erzbischofs immer wieder ins Stocken. Der Erzbischof gab seine hoheitlichen Ansprüche keineswegs auf.

Durch die erfolgreiche Einführung der Reformation<sup>19</sup> 1522 wurde dieser außenpolitische Konflikt nicht verringert. Vielmehr spitzte sich der machtpolitische Gegensatz zwischen Stadt und Erzbischof noch weiter zu. Zum machtpolitischen Gegensatz trat nun noch ein ideologischer Konflikt hinzu. Bereits 1525 wurde in den Bremer Kirchen der alte Ritus beseitigt, doch der Dom blieb katholisch. Bremen schloss sich 1529 der Speyerer Protestation der evangelischen Stände an – konnte aber als Landstadt für sich kein Selbstbestimmungsrecht in Religionsfragen in Anspruch nehmen. Die Stadt verband das Gesuch daher mit einer Klage vor dem Reichskammergericht gegen den Erzbischof und beabsichtigte, mit ihrem Territorium aus dem Erzstift gelöst und dem Reich unterstellt, eine freie Reichsstadt zu werden. Dies scheiterte jedoch. Die eingeschränkte Stadtherrschaft des Erzbischofs war noch weitgehend unbestritten.<sup>20</sup>

Neben diesem Herrschaftskonflikt gab es auch den innerstädtischen Konflikt zwischen dem Rat und der oppositionellen Bürgerschaft in Gestalt der

17 H. Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen (wie Anm. 15), S. 45 ff.

18 Ebd., S. 46 - 146.

19 Ebd., S. 171 - 184.

20 Ebd.

21 R. Prange, Die bremische Kaufmannschaft des 16. und 17. Jahrhunderts in sozialgeschichtlicher Betrachtung (VStHB 31), Bremen 1963, S. 58 - 80.

kaufmännischen Elterleuten<sup>21</sup> und der Ämter, die einerseits auf ihre traditionelle Teilhabe an der Herrschaft pochten, andererseits die erweiterte Beteiligung aufgrund ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit beanspruchten. Vor allem gab es einen konfessionspolitischen Konflikt zwischen den lutherischen Ratsherren und den kryptocalvinistisch orientierten Ratsherrn, die ihre innenpolitische Einflussnahme im Rat noch vergrößern wollten. Die Stellung der Lutheraner in Gestalt von Ratsherren, kaufmännischen Elterleuten und Ämtern hatte sich zu diesem Zeitpunkt bereits verfestigt. An der Verwaltung der Stadt dürfte der Anteil der zugewanderten lutherischen Kaufleute groß gewesen sein.<sup>22</sup> Einige der zugewanderten kaufmännischen Elterleute gelangten in den Rat. Aber seit der Berufung Hardenbergs als Prediger am Dom wurde diese Stellung der Lutheraner zu einem Problem. Dies um so mehr, als Hardenberg und die kryptocalvinistisch gesinnten Ratsherren einen Rückhalt sowohl bei Erzbischof und Domkapitel und als auch in der Masse der mittleren und unteren Bürgerschaft besaßen.

In Erscheinung trat dieser Machtkonflikt bei der Auseinandersetzung um die Abendmahlslehre, in die Heshusius eingewoben war, indem er die lutherischen Ratsherren, Elterleute und Ämter unterstützte. Die hier sichtbar werdende Koalition zwischen Heshusius und den lutherischen Ratsherren, Elterleuten und Ämtern einerseits und dem Domprediger Hardenberg, dem kryptocalvinistisch gesinnten Bürgermeister Daniel von Büren und den drei Ratsherrn sowie der handwerklichen Mittel- und Unterschicht andererseits macht die Konfliktzone deutlich. Die auf ihre traditionelle, politische und wirtschaftliche Lebensordnung beharrenden kaufmännischen Elterleute, die eine größere Einflussnahme in der Innenpolitik beanspruchten, und die auf ihrer obrigkeitlichen Position und ihr traditionelles Emanzipationsstreben beharrenden Ratsherren verbanden sich mit Teilen der lutherischen Geistlichkeit, gestützt von Heshusius, gegen die den Zentralisierungsbestrebungen des Erzbischofs mehr oder weniger zuarbeitenden Kräfte in Rat und Domkapitel. Sie wurden dabei gestützt von der Mittel- und Unterschicht.<sup>23</sup>

#### *IV. 2. Die Verwendung der Dreiständelehre als Rechtfertigungsmuster*

Zur Rechtfertigung seines Vorgehens verwies Heshusius ausdrücklich auf seine Amtspflicht, die er im Rahmen der Dreiständelehre zu üben habe. Es sei seine Pflicht, die Obrigkeit an ihre christliche Verantwortung im politischen Regiment zu erinnern. Deshalb verweist er die Bremer Stadtoberkeit auf die von Gott befohlene Amtspflicht, ihre Untertanen um ihres Seelenheils willen vor falschen Lehren, öffentlichen Gotteslästerungen und Gewalt zu schützen und in der Stadt für eine reine Lehre zu sorgen:

»Danebn wil auch von Nöten sein / das E. Erb:W. als die christliche Obrigkeit ein erstliches einsehen haben / vnd vermög jhres tragenden /

22 Ebd.

23 Aufgrund der dürftigen Forschungslage ist es schwer, die Sozialstruktur Bremen um die Zeit 1560 zu erkennen. Vgl. R. Prange, Die bremische Kaufmannschaft (wie Anm. 21), S. 59. Dort Anm. 174.

*vnd von Gott auferlegten Ampts/ der falschen Lere / vnd öffentlichen lesterungen wehre / vnd die arme Vnterthanen von der Verführung vnd gifft abhalte [...] Gott fordert auch von E. Erb:W. Das sie als Gottes dienerin vnd Stadthalterin der falscher lere wehre / vnd die lesterung bey jnen nicht leide. Denn die weltliche Oberkeit ist ein hütter vnd Schützherr / beider tarffeln / Mosaies / so viel die eusserliche zucht betrifft.«<sup>24</sup>*

Dann griff Heshusius das Problem des außenpolitischen Konflikts der Stadt Bremen mit der landesherrlichen Gewalt des Erzbischofs auf, um die Legitimation seines Vorgehens zu unterstützen bzw. zu bekräftigen, weil er wusste, dass die Stadt Bremen wegen ihrer begrenzten Stadtbefugnisses ihre politische Maßnahme nicht ausführen könnte, da der Domprediger Hardenberg nicht der Stadt Bremen, sondern dem Erzbischof und schließlich dem Domkapitel unterstand: »Hie weiss ich nu ds man fürwirfft / Der Lügengeist Doct: Albeert gehöre nicht vnter eines Erb:Radts gebite / sey der Dumpfaffen diener«<sup>25</sup>. Heshusius forderte die Stadt Bremen auf, ihre politische Maßnahme durchzusetzen. Die Legitimation seiner Forderung begründete er in zweierlei Hinsicht.

Zum einen habe der Erzbischof keine weltliche Gerichtsbarkeit mehr, wie das Wort Gottes beweise.<sup>26</sup> Zum zweiten könne die Stadt Bremen von ihrer Schwertgewalt gegen den Erzbischof Gebrauch machen, falls der Erzbischof die Verfügbarkeit der weltlichen Gerichtsbarkeit behaupte, denn dann habe die Stadt Bremen dieselbe Verfügbarkeit, da sie wie die Landesherren die von Gott beauftragte Obrigkeit sei, die dieselbe Amtspflicht und Aufgabe habe, die eigenen Untertanen vor falschen Lehren, öffentlichen Gotteslästerungen und unrechter Gewalt zu schützen: »So wolle doch einem Erbar Radt gleichwol Amptswegen gebüren / den Lesterer abzuschaffen / nach dem er von den Dumpfaffen auff vielseitiges anhalten eines Erbar Radts nicht entsetzen wird.«<sup>27</sup>

Dies impliziert, dass die Bremer Obrigkeit aktiven Widerstand gegen den Erzbischof leisten solle, um Hardenberg abzuschaffen. Heshusius gebrauchte hierfür das ständische Widerstandsrecht. Die Rechtfertigung dieses aktiven Widerstandes begründet Heshusius aus der Sicht der Notwehr:

»Der vrsachen wurde ein Erbar Radt zu solcher abschaffung / als zur gebürlicher Christlicher notwehr gedrungen vnd genötiget.«<sup>28</sup>

Die Stadt Bremen sei berechtigt, dem Landesfürsten zu widerstehen, weil sie sich in einer ernsten leiblichen Not befände. Sie müsse und dürfe vom Notwehrrecht Gebrauch machen, genauso wie ein Hausvater angesichts einer leiblichen Not gegenüber dem Mörder und Räuber das naturrechtliche Notwehrrecht gebrauchen kann:

24 Der Prediger zu Bremen (wie Anm. 16), Bl. G - G r.

25 Ebd. Bl. G ii.

26 Zum Zuständigkeitsproblem vgl. H. Engelhardt, Der Irrlehreprozess gegen Albert Hardenberg 1547–1561. Diss. Frankfurt/M. 1961, S. 36 - 90.

27 Der Prediger zu Bremen (wie Anm. 16), Bl. G ii..

28 Ebd.

»Gleich wie ein Hausuater schuldig ist seine Kindlin wider eines vntre-  
wen bösen Nachbawren gewalt vnd bössheit zu schützen/ wens gleich  
ins Nachbawren hass geschehen muss.«<sup>29</sup>

Heshusius schildert die geistliche Lage Bremen sehr dramatisch und vergleicht die ernste Lage der Stadt Bremen mit einer bedrohlichen Kriegslage, um seine dringende Forderung zur unmittelbaren Anwendung des aktiven Widerstandes zu bekräftigen:<sup>30</sup> Die Calvinisten versuchten, die Dächer der Stadt vom Kirchenturm aus in Brand zu setzen, so dass niemand sicher zu Hause leben könne. Auch töteten sie die Bürger täglich.<sup>31</sup> Deshalb müsse die Bremer Obrigkeit aus Notwehr diesen Krieg abwehren, denn sie sei verpflichtet, ihre Untertanen vor unrechter Gewalt zu schützen: »Es würde ein Erbar Radt zur Notwehr gedrun-  
gen/ vnd hette es von Gott befehl / die vnterthanen für gewalt zu schützen«<sup>32</sup>

Zwar greift Heshusius hierbei auf die Vorstellung eines geistlichen Krieges um die Seele zurück. Es ist aber eindeutig zu sehen, dass er hiermit eine reale Kriegsvorstellung verband; denn das Widerstandsrecht gegen die geistlichen Feinde in Bremen war zugleich auch ein Widerstand gegen die weltliche Obrigkeit. Dieser Aufruf zum aktiven Widerstand an die Stadt Bremen gipfelt schließlich in der rhetorischen Frage: »Jst hie keine wehr vnd widerstant von nöten«<sup>33</sup> Damit erkennt Heshusius den Krieg als Notwehr an; zugleich räumt er ein bewaffnetes Widerstandsrecht gegen die weltliche Obrigkeit ein. Heshusius ermahnte sogar die Obrigkeiten benachbarter Städte und Fürsten des Niedersächsischen Kreises, soweit sie das Augsburgische Bekenntnis abgelegt hätten, der Bremer Obrigkeit in ihrem Notwehrrecht kollektiv beizustehen.<sup>34</sup>

Allerdings ist zu beachten, dass bei dieser Hardenbergschen Ausein-  
setzung nicht nur Heshusius allein die Dreiständelehre als Rechtfertigungs-  
idee für seine eigene Argumentation verwendete, sondern auch andere  
Geistliche außerhalb Bremens. Bei der Disputation vom 20. Mai 1560, die in  
Bremen stattfand und bei der Bürgermeister Johann Esich sowie Daniel von  
Büren und Joachim Mörlin aus Braunschweig zugegen waren, betonte Daniel  
von Büren gegen das Vorgehen des Bremer Rates: »Die weltliche Obrigkeit  
könne in Glaubenssachen niemals Richter sein, denn sonst würden alle Ket-  
zergerichte gerechtfertigt [...] Der Bremer Rat, der Richter sein wolle, sei  
offenbar Partei, denn er habe mit den fremden Theologen lange geheime  
Verhandlungen gepflogen.«<sup>35</sup> Diese Meinung vertrat auch Hardenberg.<sup>36</sup>

29 Ebd., Bl. G ii r.

30 Ebd.

31 Ebd.

32 Ebd.

33 Ebd.

34 Ebd., Bl. G iii - G iii r.

35 C. Rottländer, Der Bürgermeister Daniel von Büren und die Hardenbergischen  
Religionshändel in Bremen (1555 – 1562), Diss. Göttingen 1892, S. 43 - 44. Im Fol-  
genden Der Bürgermeister Daniel von Büren. (Zitat ist sprachlich modernisiert)

36 »Den Rat erkenne ich als meinen Richter nicht an. Ich gehorche nur meinen  
Vorgesetzten, dem Erzbischof und dem Domkapitel«. Ebd., S. 47. (Zitat ist sprach-  
lich modernisiert)

Daraufhin wies der Braunschweiger Superintendent Joachim Mörlin die Auffassung von Daniel von Büren strikt zurück und rechtfertigte das Vorgehen des Bremer Rates unter Berufung auf die Dreiständelehre:

»dan dieweil das *judicium ecclesiae und der Magistratus hujus urbis were pars Ecclesia* die ohne zweiuell Gotts wordt aine solche lange zeit nicht unachtsam ohne frucht gehöret, sundern recht vorstand daraus genohmen, *so stunde das judicium noch bey jhnen auch.*«<sup>37</sup>

Damit ist gemeint, sowohl die Geistlichkeit als auch die Obrigkeit seien ein Glied der Kirche, also habe die Obrigkeit dieselbe Kompetenz wie die *ecclesia*. Deshalb dürfe der Bremer Rat in die Religionsangelegenheit eingreifen.

Ebenfalls berief sich der Bremer Rat zur Legitimation seiner Position zur Beseitigung Hardenbergs auf die Dreiständelehre. Bei der Disputation im Mai 1560 argumentierte Bürgermeister Johann Esich unter Berufung auf die Dreiständelehre und verwies ausdrücklich auf seine Amtspflicht im Sinne Melanchthons Obrigkeitslehre als »*custos utriusque tabulae*«:

»Dem Amte der Obrigkeit aber gebühret es, dem nicht länger zuzusehen. *Sie ist eben so gut Wächterin der ersten wie der zweiten Gesetzestafel*: ihr muss also daran gelegen sein zu wissen, was für eine Religion sie zu dulden hat.«<sup>38</sup>

Damit ist gemeint, dass der Rat Richter über die Religionsache ist und dass er deshalb ohne Mitwirkung bzw. Mitbestimmung anderer Stände Glaubensache entscheiden kann. Diese Position wird aus dem Vorwurf von Daniel von Büren gegen Esich am 19. Januar 1562 noch deutlicher: »Der Rat habe überhaupt in den ganzen Religionsangelegenheiten nie nach dem Willen der Bürger gefragt.«<sup>39</sup>

Bezeichnenderweise berief sich auch bei dieser Disputation der kryptocalvinistisch orientierte Bürgermeister Daniel von Büren, der Hardenberg unterstützte, auf die Dreiständelehre, um seine Position zu legitimieren. Allerdings setzte er der Auffassung des Rates eine anders gewichtende Sicht der Dreiständelehre entgegen:

»Es ist richtig, *die Obrigkeit ist Hüterin auch der ersten Gesetzestafel*. Aber ihre Macht erstreckt sich keinesweges über die äußere Disziplin hinaus. Das Urteil aber über die Lehre steht *jedenfalls der ganzen Kirche* zu [...] Wenn es aber bei der Obrigkeit stehen sollte, was für eine Lehre sie dulden wollte oder nicht, dann hätten die hohen Potentaten, Kaiser und Könige, ja selbst das Papsttum viel für sich.«<sup>40</sup>

37 StA B 2 -ad.T.1. c.2. b.2. c.2. b. Nr. 6.

38 B. Spiegel, Albert Rizäus Hardenberg. Bremen 1869, S. 249. Im Folgenden Albert Rizäus Hardenberg. (Zitat ist sprachlich modernisiert)

39 C. Rottländer, Der Bürgermeister Daniel von Büren (wie Anm. 35), S. 79. (Zitat ist sprachlich modernisiert)

40 B. Spiegel, Albert Rizäus Hardenberg (wie Anm. 38), S. 251. (Zitat ist sprachlich modernisiert)

Nach seiner Auffassung ist die weltliche Obrigkeit tatsächlich Hüterin der ersten Gesetzestafel. Aber ihre Macht erstreckt sich keineswegs über die äußere Disziplin hinaus, sonst ist sie Cäsaropapismus. Daniel von Büren wies unter Berufung auf die Dreiständelehre den damit formulierten Herrschaftsanspruch des Rates in kirchlichen Angelegenheiten strikt zurück und versetzte die Herrschaftskompetenz des Rates in die Bereiche der Externa. Er betont, das Urteil stehe jedenfalls *der ganzen Kirche* zu. Damit ist gemeint, dass die Obrigkeit nur unter Mitwirkung bzw. Mitbestimmung der drei Stände, das heißt der *Politia, Ecclesia* und *Oeconomia*, ihre Macht ausüben könne, weil sie nur ein Gliedmaß der Kirche ist. Zwar kommt in dieser Auseinandersetzung die Verwendung der Dreiständelehre als Argumentationsmuster nicht explizit zum Ausdruck. Doch in seinem Schreiben vom 23. Juni 1560 an die Wittheit ist die Verwendung der Dreiständelehre eindeutig zu erkennen:

»Vnd offwoll J:E:W: also de Ouericheit Custodes primae tabulae vnd syn, so höred doch dat ordell van der lehre der ganzen Kercken tho deren *de Ouericheit men ein deill ys.*«<sup>41</sup>

Damit wird deutlich, wie allgemein gängig und üblich die Dreiständelehre in der politischen Auseinandersetzung als Argumentationsmuster bzw. Rechtfertigungsfigur zu jener Zeit in Bremen gebraucht wurde. Das betrifft keineswegs nur Bremen, sondern auch andere Städte. König Christian III. von Dänemark, der von den Obrigkeiten in Lübeck, Hamburg und Lüneburg auf den Hardenbergschen Streit erst aufmerksam gemacht worden war, berief sich ebenfalls auf die Dreiständelehre, als er mit seinem Schreiben vom 17. Mai 1557 den Bremer Rat eindringlichst aufforderte, Hardenberg zu entfernen:

»Selbstverständlich wäre das alles mit dem Domkapitel. Sollte sich jedoch das Domkapitel nicht auf entschiedenes Auftreten gegen Hardenberg einlassen, dann müsste *der Rat in seiner Eigenschaft als Obrigkeit, auch ohne Zustimmung des Domkapitels, die der Stadt drohende Gefahr abzuwenden suchen.* Es wäre besser, dass die Domkirche geschlossen oder zu einem Steinhaufen gemacht würde, als dass so schändliche Lehren in ihr verkündigt würden.«<sup>42</sup>

Ob sich die Bürgerschaft bei dieser Auseinandersetzung auf die Dreiständelehre berief, ist nicht eindeutig zu erkennen. Jedoch liegt die Vermutung nahe, dass die Bürgerschaft ebenso wie Heshusius und die Obrigkeit die Dreiständelehre zur Rechtfertigung ihres Anspruches auf eine traditionelle politische Teilhabe an der Herrschaft, also zur Legitimation ihres Mitspracherechts bzw. Mitbestimmungsrechts, gebraucht haben könnte, denn es gibt dafür zwei Indizien. In seinem Schreiben vom 21. Mai 1560 antwortete Daniel von Büren auf die vom Rat gestellten sieben Fragen kurz und allgemein. Die siebte Frage war, ob der Rat keine Macht habe, die Religions Sache allein zu

41 StA B 2 -ad.T.1. c.2. b.2. c.2. b. Nr. 1 Teil 2.

42 B. Spiegel, Albert Rizäus Hardenberg (wie Anm. 38), S. 211-212. (Zitat ist sprachlich modernisiert)

entscheiden, weil er als *custos utriusque tabulae* von Gott berufen wurde.<sup>43</sup> Zwar antwortete Daniel von Büren dieses Mal nicht auf diese Frage, aber Tatsache ist, dass dieses Antwortschreiben mit den sieben Artikeln nicht nur an die ganze Wittheit, sondern auch an die Bürgerschaft, nämlich an die Vertreter aus den Kirchspielen, an die Elterleute und vor allem an die Ämter weitergegeben worden ist. Bezeichnenderweise sind die Namen der Mitglieder der Bürgerschaft vollständig erwähnt. Zwar sind wegen der dürftigen Forschungslage zur Sozialstruktur Bremens die erwähnten Namen vorläufig nicht alle zu identifizieren, jedoch war ein Vertreter aus den Kirchspielen namens Cord Kenckel<sup>44</sup>, ein Eltermann namens Lüder Lürsen<sup>45</sup>, der 1562 an die Stelle eines der Ausgewichenen in den Rat gewählt wurde,<sup>46</sup> und ein Repräsentant der Ämter namens Cord Mestmakers festzustellen.<sup>47</sup> Auffallend ist, dass Cord Kenckel und ein anderer Vertreter aus den Kirchspielen namens Peter Eggerdes als Mitglieder in den sogenannten 14-köpfigen Ausschuss gewählt wurden, den die Gemeinde am 8. Mai 1562 aus eigener Initiative neben dem Rat gebildet hatte, um die in Bremen verbliebenen Ratsherren zu beraten.<sup>48</sup> Zum Zweiten: Daniel von Büren und 20 Bürger erschienen am 19. Januar 1562 vor dem Rat und übergaben eine Liste von Forderungen, die auf eine Aufhebung aller Maßnahmen gegen die Anhänger Hardenbergs hinausliefen.<sup>49</sup> Zwar sind vorläufig diese 20 Bürger nicht zu identifizieren, jedoch ein Bürger namens Berend Zuckerbeker ist festzustellen.<sup>50</sup> Bezeichnenderweise gehörte er auch zu dem sogenannten 14-köpfigen Ausschuss vom 8. Mai 1562.<sup>51</sup> Fasst man die Tatsache ins Auge, dass sich Daniel von Büren bei der Auseinandersetzung immer wieder auf die Dreiständelehre berief, könnte man annehmen, dass die Bürgerschaft die Dreiständelehre zur Rechtfertigung ihres Mitspracherechts verwendet haben müsste. Deshalb hieß es nach einer heftigen Auseinandersetzung beim Wechsel des Präsidiums (von Esich zu Büren) in dem von der Bürgerschaft verabschiedeten Beschluss vom 22. Januar 1562 ausdrücklich so: »In Religionssachen kann der Rat nichts *ohne Genehmigung der Bürgerschaft* einführen.«<sup>52</sup> Offensichtlich scheint der Anspruch der Bürgerschaft nach politischer Teilhabe an der Herrschaft durch die Dreiständelehre kommuniziert und verstärkt worden zu sein.

43 StA B 2 -ad. T.1. c.2. b.2. c.2. b. Nr. 1 Teil 2.

44 Er war Kaufmann. Vgl. R. Prange, Die bremische Kaufmannschaft (wie Anm. 21), S. 102.

45 Er war Schiffer. Vgl. R. Prange, Die bremische Kaufmannschaft (wie Anm. 21), S. 113.

46 J. Renner, Chronica der Stadt Bremen. Bremen 1995, S. 267.

47 Er war Schmiedemeister. Vgl. H. Fatthauer, Die bremische Metallgewerbe vom 16. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts (VStHB 13), Bremen 1936, S. 180.

48 StA B 2 -E.7.b.1.

49 H. Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen (wie Anm. 15), S. 242.

50 Er war Kramer. Vgl. R. Prange, Die bremische Kaufmannschaft (wie Anm. 21), S. 174. Dort Anm. 622.

51 StA B 2 -E.7.b.1.

52 C. Rottländer, Der Bürgermeister Daniel von Büren (wie Anm. 35), S. 82. (Zitat ist sprachlich modernisiert)

### IV. 3. Die Instrumentalisierung der Dreiständelehre

In diesem Abschnitt werden wir versuchen zu verdeutlichen, wie und zu welchem Zweck die beteiligten Sozialgruppen bei dieser politischen Auseinandersetzung die Dreiständelehre instrumentalisierten und u. a. manipulierten.

#### IV. 3. 1. Heshusius

Ob und zu welchem Zweck Heshusius die Dreiständelehre instrumentalisierte, ist in dieser Auseinandersetzung zunächst nicht explizit zu erkennen. Doch in seiner Schrift von 1562 an die niedersächsischen Städte »Vrsach / Warumb«<sup>53</sup> ist die Instrumentalisierung der Dreiständelehre eindeutig zu erkennen. Die Stände der Niedersächsischen Reichskreise veröffentlichten im August 1561 in Lüneburg ein Mandat »Wider das Schelten auf den Cantzlen«<sup>54</sup>, da sie wegen der Hardenbergschen Unruhen die Gefahr deutlich erkannten, dass die theologische Zänkerei und die geistliche Kanzelkritik im Lande keine öffentliche Ruhe und Frieden bringen würde. In diesem Mandat wurde den Pfarrern unter ausdrücklicher Bezugnahme auf die vielfältigen Kontroversen um die geistliche Kanzelkritik und deren schädliche Wirkung auf das Volk die Fortsetzung dieser Art der Kirchenzucht untersagt. Der theologischen Zänkerei sollte seitens der Obrigkeiten hinfort gewehrt werden. Auch dürfe im niedersächsischen Kreise kein theologisches Buch ohne obrigkeitliche Erlaubnis publiziert werden.<sup>55</sup>

Heshusius betrachtete dieses Mandat als Eingriff in das geistliche Amt und veröffentlichte unmittelbar danach eine Gegenschrift, in der er der Obrigkeit des niedersächsischen Kreises eine gravierende politische Fehlentscheidung vorwarf. Zur Legitimation seines Vorgehens berief er sich auf die Dreiständelehre:

»Vnnd ob gleych die Oberkeyt anziehen wolte / sie hette die vereini-  
gung des mandats furgenommen / als *gliedmassen der Kirchen* / so  
kann doch nyemandt leügen / das wir Pfarrer vnnd Seelsorger / auch  
*ein thayl der Kirchen* seind / vnnd gebürt sich das man vnser Stymme  
auch höre inn den hohen Geystlichen sachen.«<sup>56</sup>

Heshusius war der Meinung, nicht nur die Obrigkeit allein sei ein Gliedmaß der Kirche, sondern auch die Prediger. Die Obrigkeit müsse die theologischen und kirchenpolitischen Entscheidungen unter Mitwirkung der Prediger treffen.

53 Vrsach / Warumb das Newe Hällische Mandat / einen trewen Leerer nicht anzunemen sey. 1562 Leipzig [Wf. 156. 22 Theol. 13.] Im Folgenden Vrsach / Warumb.

54 Zum Folgenden die Einzelheiten bei Chr. Aug. Salig. Vollständige Historie, Halle 1735 Bd. 3, S. 766 ff.

55 W. D. Hauschild, Theologische Aspekte der lutherischen Konsensusbildung in Norddeutschland, in: W. Lohff u. L. W. Spitz (Hg.), Widerspruch, Dialog und Einigung, Stuttgart 1977, S. 41-63.

56 Vrsach / Warumb (wie Anm. 53), Bl. A iiii r.

Heshusius betonte das Mitbestimmungsrecht der Prediger bei kirchenpolitischen Diskussionen unter Berufung auf die Dreiständelehre. Wir stoßen hier auf eine breite Strömung von Argumentationsmustern in der Dreiständelehre innerhalb der Obrigkeiten der niedersächsischen Fürstentümer und Städte in theologie- und kirchenpolitischen Diskussionen.

Heshusius griff dann bemerkenswerterweise – im Unterschied zu vielen anderen Theologen – auf zu jener Zeit verbreitete Vorstellungen und Diskussionen in den Städten zurück, die sich gegen einen Eingriff ihrer Stadtherren wehrten, um seine Argumentation und Vorgehensweise unter Berufung auf die Dreiständelehre zu bekräftigen. Der Magistrat müsse sich gegen das lüneburgische Mandat wehren, weil es nicht nur gegen den Reichsabschied, sondern auch gegen die Privilegien und die Freiheit der Stadt gerichtet sei:

»Es wäre auch *nicht allein wider der Erbarn Stätte freyheit vnd Priuilegien/ sonder auch wider Gottes wort/ vnnd des heyligen Reychs abschyd / wann die Fürsten ein newe Forma der Religion geschmidet / vnnd newe Stattuta von heyligen Predigampt gemacht / das als dann / die Stätte solches one einiges bedencken / müsten annemen / vnd jnen also von andern Herrschafften / newe Religion fürscreyben lassen.*«<sup>57</sup>

Damit wird deutlich, dass Heshusius die Dreiständelehre instrumentalisiert. Heshusius, der zwei Jahre zuvor den Bremer Rat unter Berufung auf die Dreiständelehre aufgefordert hatte, Richter über Religionsangelegenheiten zu sein und in das Amt der Geistlichkeit einzugreifen, sogar gegen den Landesherrn wenn nötig das aktive, bewaffnete Widerstandsrecht zu gebrauchen, lehnte nun das Ansinnen der Stände des niedersächsischen Kreises ab, Richter über die Religionssache zu sein. Heshusius griff sogar unter Berufung auf die Dreiständelehre tief in die stadtpolitische Diskussion ein und forderte die niedersächsischen Städte auf, um ihrer Privilegien und der Freiheit der Stadt willen das lüneburgische Mandat abzuwehren. Heshusius forderte sogar die niedersächsischen Städte auf, gegen dieses Mandat Widerstand zu leisten,<sup>58</sup> indem er die Obrigkeit in den niedersächsischen Städten an ihre von Gott befohlene Pflicht mahnte, ihre Untertanen zu schützen:

»Dann die Erbarn Stätte eben so wol schuldig / für die seligkeyt jrer vnderthanen zu sorgen / als die Fürsten vnd hohen Potentaten.«<sup>59</sup>

Zur Rechtfertigung dieses Widerstandes betonte er die strikte Trennung von weltlichem und geistlichem Regiment unter Berufung auf die Stelle Mt. 22,21 verbunden mit Apg. 5,29:

»Wann aber die Weltliche Oberkeyt angehetzt [...] zu vnderdrückung vnd verhinderung der reynen vnuerfelschten Götlichen worts misbrauchet / ist nötig vnnd von Gott einem jeden Christen gebotten / das man jn inn dem nicht gehorche / sondern vil mehr Gott als den Eltesten vnd

57 Ebd. Bl. B iii.

58 Ebd. Bl. A iii.

59 Ebd. Bl. B ii r.

oberherrn gehorsam leyste / vnnd ist solche / abschlagung des gehorsams ein rechter dienst Gottes / mit dem befelch stymmende. Gebt dem Keyser was des Keyser ist / vnnd Gottes / was Gottes ist.«<sup>60</sup>

Auch erinnerte er die niedersächsischen Städte daran, dass die Fürsten keine Jurisdiktionsgewalt in geistlichen Sachen hätten:

»Hat man sie doch im Jnterim / von Keyse. Maye. nicht wollen neue Forma der Religion fürscreyben / noch das bekandtnus schwächen lassen / Warumb wolten dann jetzt die Fürsten denen man keine Jrisdiction noch Gewalt / inn Geystlichen sachen vber die Stätte gestähet / mit dewen Stattuen / die Kirchen vnd Prediger der sechssichen Stät beschweren / vnd vns von vnserm bekandtnus dringen.«<sup>61</sup>

Daraus wird deutlich, dass Heshusius je nach Interessenkonflikt die Dreiständelehre instrumentalisierte und sogar auch manipulierte. Heshusius, der bei der Auseinandersetzung 1560 den Bremer Rat unter Berufung auf die Dreiständelehre aufforderte, in das Amt der Geistlichkeit und in die Religions-sache einzugreifen, verbot nun den niedersächsischen Ständen das Eingreifen in das Amt der Geistlichkeit und forderte sogar von den niedersächsischen Städten, gegen sie Widerstand zu leisten, als die Autonomie der Kirche bzw. Geistlichkeit bedroht wurde. Hervorzuheben ist, dass er unter Berufung auf die Dreiständelehre sogar in rein stadtpolitische Angelegenheiten tief ein-griff, genauso wie es die mittelalterlichen Päpste getan hatten. Daraus erkennt man, zu welchem Zweck er die Dreiständelehre instrumentalisiert. Dieser liegt eindeutig darin, die Eigenständigkeit der Kirche und die Autonomie der Geistlichkeit zu erhalten und die Erweiterung der Herrschaftskompetenz der weltlichen Obrigkeit zu begrenzen.

#### IV. 3. 2. Der Bremer Rat

Die Instrumentalisierung der Dreiständelehre des Bremer Rates zu ihrem kirchenpolitischen Zweck ist ebenfalls bei dieser Auseinandersetzung eindeutig zu erkennen. Als der Bremer Rat bei einer Sitzung vom 22. Juni 1560 den Erzbischof aufforderte, Hardenberg abzusetzen, lehnte der Erzbischof die Forderung ab, indem er betonte:

»denn die Citation sei ein gröblicher Eingriff in die erzbischöfliche Jurisdiction gewesen, gegen den der Erzbischof noch nachträglich protestiere. *Überhaupt sei es nicht Sache der weltlichen Obrigkeit, in derartigen Dingen den Schiedsrichter zu spielen.*«<sup>62</sup>

Daraufhin antwortete der Bremer Rat unter Berufung auf die Dreiständelehre:

60 Ebd. Bl. A ii r.

61 Ebd. Bl. B ii r - iii r.

62 C. Rottländer, Der Bürgermeister Daniel von Büren (wie Anm. 35), S. 48. (Zitat ist sprachlich modernisiert)

»Die Obrigkeit sei auch in Glaubenssachen da kompetent, wo das Wohl der Stadt auf dem Spiele stehe.«<sup>63</sup>

Der Rat setzte sein politisches Ziel mit Hilfe und Unterstützung des niedersächsischen Kreises durch und entfernte Hardenberg.<sup>64</sup> Der Rat wies Hardenberg am 18. Februar 1561 aus Bremen aus. Die Ratsgesandten forderten auf dem Kreistag vom 8. Februar 1562 das Domkapitel auf, der Entscheidung des Kreistagsabschiedes Folge zu leisten; der Rat sei notfalls stark genug, ihre Ausführung mit Gewalt durchzusetzen.<sup>65</sup> Offenbar wurde der Rat durch die Schrift Heshusius und dessen Berufung auf die Dreiständelehre in seiner Position gestärkt. Tatsächlich hatte der Rat seine Schrift »Der Prediger zu Bremen« auf dem Kreistag vom 25. Nov. 1560 als seinen Standpunkt vorgelegt.<sup>66</sup> Der Rat erreichte mit der Ausweisung Hardenbergs seinen politischen Zweck, nämlich den Einfluss des Erzbischofs und des Landesherrn in Bremen zu begrenzen und den Status der Autonomie zu erhalten.

Doch als Simon Musäus (1521–1576) die neue Kirchenordnung entwarf und diese dem Rat zur Bestätigung vorlegte, äußerte dieser wegen der Neuregelung der Exkommunikation sein Bedenken, da die neue Kirchenordnung den Eindruck erweckte, der Rat werde nun der politischen Gewalt der Kirche untergeordnet sein. Daraufhin antworteten Simon Musäus und die Prediger wie folgt:

»Weltliche und geistliche Gerichtsbarkeit seien streng zu scheiden. Gebt dem Kaiser, was des Kaisers ist, und Gott, was Gottes ist. Es falle den Predigern ja auch nicht ein, in die weltliche Gerichtsbarkeit des Rats eingreifen zu wollen. Der Rat habe allerdings Disziplinargewalt über die Prediger, das heißt er könne sie absetzen, wenn sie irrig lehren, aber er könne nicht unter dem Vorwande weltlicher Superiorität Buben und Lästere vor der verdienten Strafe schützen.«<sup>67</sup>

Während des Abendmahlstreites mit Hardenberg um 1560 hatten die Theologen dem Rat durch die Dreiständelehre das Recht zuerkannt, auch in Glaubenssachen als Richter zu entscheiden. Jetzt aber vertraten sie die Meinung, die weltliche Obrigkeit habe keine Kompetenz, in Glaubenssachen einzugreifen. Der Rat bewilligte schließlich die neue Kirchenordnung. Diese politische Handlung deutet darauf hin, dass der Rat dieselbe Auffassung wie die Geistlichkeit vertreten haben soll.

Damit wird deutlich, dass der Rat je nach seiner politischen Interessenlage die Dreiständelehre umdeutete und instrumentalisierte. Er behauptete zwei

63 Ebd., S. 51-52. (Zitat ist sprachlich modernisiert)

64 H. Engelhardt, Der Irrlehreprozess gegen Albert Hardenberg (wie Anm. 26), S. 115-123; ders., Das Irrlehrverfahren des niedersächsischen Reiskreises gegen Albert Hardenberg 1560/1561, in: Jahrbuch für Niedersächsische Kirchengeschichte 61, 1963, S. 60-62.

65 Ebd., S. 59.

66 H. Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen (wie Anm. 15), S. 239.

67 C. Rottländer, Der Bürgermeister Daniel von Büren (wie Anm. 35), S. 70. (Zitat ist sprachlich modernisiert)

Jahre zuvor unter Berufung auf die Dreiständelehre, der Rat habe Jurisdiktionsgewalt in der Kirche und könne ohne Zustimmung bzw. Mitwirkung anderer Stände die religiöse Sache entscheiden. Nun aber räumte er ebenfalls durch die Dreiständelehre ein, der Rat habe kein Eingriffsrecht in religiösen Sachen.

Besonders ist die Instrumentalisierung der Dreiständelehre bei den unterschiedlichen Verhaltensweisen der niedersächsischen Stände in ihren jeweiligen kirchenpolitischen Angelegenheiten deutlich erkennbar.

Auf dem Kreistag im Februar 1561 in Braunschweig räumten die Stände des niedersächsischen Kreises ein, dass der Bremer Rat die Zuständigkeit für die Religionssache habe, da die öffentliche Ruhe und der Frieden wegen der Zänkerei um den Abendmahlsstreit in Bremen gefährdet worden sei. Sie forderten den Bremer Rat auf, gegen das Domkapitel sogar aktiven Widerstand zu leisten. Als aber der Abendmahlsstreit zu einem Problem wurde, da die öffentliche Ruhe und Ordnung im Land gefährdet schien, verboten sie den Theologen und der Geistlichkeit unter Berufung auf die Dreiständelehre das Zanken und Schelten auf den Kanzeln und griffen sogar mit ihrem Herrschaftsanspruch tief in Glaubenssachen ein, so dass kein theologisches Buch ohne obrigkeitliche Erlaubnis publiziert werden durfte. Deshalb veröffentlichten sie das sogenannte lüneburgische Mandat, gegen das sich die Geistlichkeit heftig wehrte. Als die Geistlichkeit die niedersächsischen Stände aufforderte, das Mandat zurückzuziehen, eben weil das Mandat ein eindeutiger Eingriff in das fremde Amt der Geistlichkeit sei, wiesen die niedersächsischen Stände ihren Vorwurf strikt unter Berufung auf die Dreiständelehre zurück:

*»Vnnd ob gleych die Oberkeyt anziehen wollte/ sie hetten die vereini-  
gung des mandats furgenommen/ als gliedmassen der Kirchen.«<sup>68</sup> Sie rechtfertigten ihre kirchenpolitische Maßnahme durch die Dreiständelehre und veröffentlichten das Mandat, eben weil auch sie ein Glied der Kirche seien.*

Damit ist der Aspekt der sogenannten »Politischen Sprache als ideologisches Manöver« im Sinne Skinners<sup>69</sup> angesprochen. Die Instrumentalisierung der Dreiständelehre durch die jeweiligen beteiligten Sozialgruppen für ihre bestimmten Zwecke zeigt deutlich, dass sie eigentlich ihr bestimmtes, partikulares Interesse so verallgemeinerten und ideologisierten, als ob ihr bestimmtes Ziel das gesamte Ziel und Interesse der Stadt Bremen bzw. des Landes wäre. Der Zweck dieses ideologischen Manövers liegt darin, letztendlich ihr eigenes Ziel durchzusetzen. Heshusius beispielsweise überträgt unter Berufung auf die Dreiständelehre sein eigenes Interesse, die Autonomie der Geistlichkeit und die Begrenzung der Erweiterung des Herrschaftsanspruches der weltlichen Obrigkeit, auf das gesamte Interesse der Stadt Bremen. Deshalb schildert er die geistliche Lage Bremens sehr dramatisch und fordert den Bremer Rat auf, vom bewaffneten Widerstandsrecht gegen den Landesherren Gebrauch zu machen.

68 Ursach / Warumb (wie Anm. 53), Bl. A iiii r.

69 H. Rosa, Ideengeschichte und Gesellschaftstheorie (wie Anm. 1), S. 212 - 214.

#### IV. 4. Der paradigmatische Unterschied

»*Corpus christianum* im Kleinen«, in dem die drei Stände, *politia*, *oeconomia* und *ecclesia* nebeneinander gleichberechtigt und gegenseitig zur Harmonie einer unabhängigen bürgerlichen Gesellschaft mitwirken, war die vom Mittelalter her erstrebte politische Vorstellung der Stadt Bremen. Der Bremer Rat hatte Heshusius' Forderung wahrgenommen und angenommen und operativ gehandelt, weil die politische Vorstellung der Dreiständelehre der politischen Vorstellung eines eigenständigen städtischen Gemeinwesens entsprach. Die Dreiständelehre war als politisches Ordnungsprinzip in der Stadt Bremen geeignet, weil sie der Realität des städtischen Mächtedreiecks entsprach. Ihre Kompatibilität mit Strukturprinzipien des Modells städtischer sozialer Ordnung als *corpus christianum* im Kleinen wird durch die ihr zugrunde liegende Ordnung der Harmonie durch Ungleichheit offenkundig.<sup>70</sup>

Der Einsatz der Dreiständelehre ermöglichte, die Wirklichkeit, die politische Praxis und die Autonomie der Stadt Bremen mitzugestalten und ihr Emanzipationsstreben zu legitimieren. Damit erweist sich die Handlungsmächtigkeit und Initialfunktion<sup>71</sup> der Dreiständelehre gegenüber sozial-politischer Realität und kann als politische Sprache der zeitgenössischen Gesellschaft bzw. als politische Kommunikation innerhalb der Gesellschaft aufgefasst werden.

Jedoch ist eindeutig zu erkennen, dass es zwischen den Kontrahenten paradigmatische Unterschiede in ihren Rechtfertigungsmustern bei dieser Auseinandersetzung gibt. Heshusius und die Bürgerschaft bevorzugten ein aristokratisches Dreistände-Rechtfertigungsmuster, das die Autonomie der Kirche und den traditionellen Anspruch politischer Teilhabe an der Herrschaft deutlich betont, während der Bremer Rat und die Stände des niedersächsischen Kreises ein monarchisches Legitimationsmuster verwenden, das ihren Herrschaftserweiterungstrend in das geistliche Amt deutlich unterstützt.

#### V. Fazit

Fasst man nun diese notwendig skizzenhaften Ausführungen zusammen, so ergibt sich Folgendes:

1. Die Dreiständelehre war eine politische Sprache der zeitgenössischen Gesellschaft, welche die politische Praxis und das politische Denken in einen wechselseitig konstitutiven Zusammenhang brachte und operativ, handlungsleitend in der Gesellschaft wirkte. Sie war ein Instrument, mit dem der Rat, Heshusius und die Bürgerschaft in das politische Geschehen eingreifen konnten. Sie war Aktion, mit der sprachliche Konventionen bestätigt oder unterminiert und delegitimiert werden konnten. Oder um es anders zu formulieren: Sie konnte politisches Handeln eröffnen, aber auch blockieren. Sie

70 O. G. Oexle, Deutungsschemata der sozialen Wirklichkeit im frühen und hohen Mittelalter, in: F. Graus (Hg.), Mentalitäten im Mittelalter. Sigmaringen 1987, S. 66-67.

71 Vgl. H. Rosa, Ideengeschichte und Gesellschaftstheorie (wie Anm. 1), S. 197-223.

war ein Medium, in dem politische Theorie operiert bzw. manipuliert wurde. Mit anderen Worten: Sie war das Mittel, mit dem sich die jeweilige Sozialgruppe politische Phänomene intelligibel machte. Sie war keineswegs nur als abstrakt-theoretisches Paradigma zur Beschreibung politischer und sozialer Wirklichkeit zu interpretieren, sondern wirkte als politisch-operative Initialfunktion in der Gesellschaft. Sie verlieh dem Rat, Heshusius und der Bürgerschaft ihren Platz, Charakter, Bedeutung ihrer Handlungen. Sie bestimmte das politische Denken und Argumentieren des Rates, Heshusius' und der Bürgerschaft. Sie legte politische Handlungsmöglichkeiten jeweiliger Sozialgruppen fest und spielte dabei eine Autoritäts- und Wertstruktur bestimmende normativ-regulative Funktion. Als operatives Paradigma wirkte sie konstitutiv und normativ für die jeweilige städtische Realität, in der sich politische Akteure, der Rat, Heshusius und die Bürgerschaft bewegten, indem es deren Beziehungsgeflecht, deren Rollen und Identität sowie die Matrizen psychischer Mobilisierung und damit politische Handlungsmöglichkeiten festlegte.

2. Daraus ergibt sich, dass die Bedeutung der Dreiständelehre für das politische Denken des Luthertums in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, die von der Forschung weitgehend verkannt und erst seit einiger Zeit rezipiert wird, nachdrücklich betont werden muss, worauf Luise Schorn-Schütte zu Recht verwiesen hat.<sup>72</sup> Der Einsatz der Dreiständelehre bei den politischen Auseinandersetzungen Heshusius' als politische Sprache einerseits und bei der politischen Kommunikation zwischen den beteiligten sozialen Gruppen andererseits belegt, dass diese bedeutsame lutherische politiktheoretische Linie, die ihren Anfang in der Confessio der Magdeburger Theologen von 1550 nahm und die sich von Tacitismus und Aristotelismus und von einer dem Johann Althusius folgenden calvinistischen Ausrichtung deutlich unterscheidet,<sup>73</sup> in den folgenden Jahrzehnten durch Heshusius bzw. die lutherische Geistlichkeit vertieft wurde und weitere Konturen gewann. Sein Beitrag zur politischen Theorie der Frühneuzeit in Gestalt der »*politica christiana*«<sup>74</sup> muss nachdrücklich berücksichtigt werden.

3. Die politische Praxis Heshusius' ebenso wie diejenige der Bürgerschaft, also der politischen und kirchlichen Gemeinde, gründete sich auf die Interpretation der aristokratischen Struktur der Dreiständelehre, wonach alle drei *ordines* als Gleichberechtigte miteinander wirken. Das gesamte politische Handeln der Dreiständelehre zur Rechtfertigung von Obrigkeitskritik einerseits, zum politischen Bündnis andererseits und schließlich zur politischen Sprache und Kommunikation hatte deshalb das gemeinsame Ziel, die Herrschaftszentrierung der Obrigkeit im Zeitalter der Konfessionalisierung zu begrenzen bzw. zu reduzieren.<sup>75</sup>

72 L. Schorn-Schütte, Obrigkeitskritik im Luthertum (wie Anm. 2), S. 264 - 270.

73 H. Dreitzel, Monarchiebegriffe in der Fürstengesellschaft Bd. 2. Köln / Weimar / Wien 1991, S. 484 ff, ders., Absolutismus und ständische Verfassung in Deutschland, Mainz 1992, S. 11 f.

74 H. Meier, Die ältere Deutsche Staats- und Verwaltungslehre (wie Anm. 3), S. 281.

75 Vgl. L. Schorn-Schütte, Obrigkeitskritik im Luthertum (wie Anm. 2), S. 269 f.

# Die Anfänge der konsularischen Vertretung Bremens in Shanghai

Von Heiko Herold

Bereits unmittelbar nach der Öffnung Chinas durch die Verträge von Nanking (1842) und Hoomunchai (1843) im Zuge des Ersten Opiumkrieges forderten verschiedene deutsche Kaufleute und Handelskammern ihre Regierungen auf, den deutschen Anteil am Chinahandel zu sichern, am Besten durch den Abschluss eines Handelsvertrages. Diese Forderungen erreichten zumindest, dass sich einige deutsche Staaten nach den Handelsverhältnissen in China erkundigten, allen voran Hamburg und Preußen. Bremen hielt sich zunächst zurück. Während die Hamburger Commerz-Deputation den in Macao ansässigen Kaufmann Theodor Johns beauftragte (1845), über die Behandlung hamburgischer und anderer deutscher Schiffe zu berichten und einzuschätzen, ob der Abschluss eines Handelsvertrages notwendig sei, entsandte Preußen den Düsseldorfer Kommerzienrat Friedrich Wilhelm Grube nach China (1843/44), der sich in erster Linie mit den »politischen Behörden in Mitteilung zu setzen und die Errichtung von Konsulaten in den dortigen Häfen vorzubereiten« sowie »sich über die dortigen Zoll- und Schifffahrtsverhältnisse zu unterrichten«<sup>1</sup> hatte. Johns berichtete im Dezember 1845 nach Hamburg, dass »ebenso wenig Nothwendigkeit besteht für einen Vertrag von Seiten Hamburg's oder Deutschlands«<sup>2</sup> wie schon für Frankreich oder die Vereinigten Staaten, weil die im Vertrag von Nanking garantierte Gleichbehandlung aller Nationen eingehalten würde und der hamburgische Handel mit China noch viel zu gering sei. Grube kam zu ähnlichen Ergebnissen für Preußen, im Gegensatz zu Johns aber schätzte er die Chancen für deutsche Produkte und damit für den deutschen Handel in China als relativ schlecht ein.<sup>3</sup>

Noch zögerte man deshalb in den deutschen Staaten, eigene Konsuln in den Vertragshäfen zu ernennen<sup>4</sup> oder gar einen Handelsvertrag mit China

1 Zit. nach: Udo Ratenhof: Die Chinapolitik des deutschen Reiches 1871–1945. Wirtschaft – Rüstung – Militär, Boppard am Rhein 1987, S. 29.

2 CHH Consulats-Berichte 1846 (der Bericht ist unter »Canton« abgeheftet).

3 Karin Bartsch: Hamburgs Handelsbeziehungen mit China und Britisch-Ostindien (1842–1867), (Diss.) Hamburg 1956, S. 30–36; Bernd Eberstein: Hamburg–China. Geschichte einer Partnerschaft, Hamburg 1988, S. 113; Heiko Herold: Deutsche Kolonial- und Wirtschaftspolitik in China 1840 bis 1914. Unter besonderer Berücksichtigung der Marinekolonie Kiautschou, Köln 2004, S. 10 f.; Ratenhof (wie Anm. 1), S. 29 f.; Helmuth Stoecker: Deutschland und China im 19. Jahrhundert. Das Eindringen des deutschen Kapitalismus, Berlin 1958, S. 40–43.

4 Zwar hatten einige deutsche Staaten schon vor dem Ersten Opiumkrieg Konsuln in China ernannt, die aber nur eine untergeordnete Rolle spielten, der deutsche

abzuschließen, für dessen Durchsetzung ohnehin die nötigen militärischen Mittel fehlten. Zwar richteten wiederholt in Kanton ansässige, meist britische Kaufleute Bewerbungen an verschiedene deutsche Staaten, sie zum Konsul zu ernennen, unter anderem auch an Bremen. Ihre Bewerbungen aber wurden aus verschiedenen Gründen abgelehnt, in Bremen hauptsächlich deshalb, weil man bestrebt war, wenn überhaupt, dann einen Deutschen zum Konsul zu ernennen. Einen Wendepunkt in dieser Frage markiert die von Richard von Carlowitz initiierte Petition deutscher Kaufleute in Kanton und Hongkong, die im August 1846 an verschiedene deutsche Regierungen geschickt und in der »Allgemeinen Augsburgers Zeitung« und in der Hamburger Zeitung »Börsen-Halle« veröffentlicht wurde. Anfang November 1846 erreichte diese Petition auch den Bremer Senat. Darin beklagten sich die Händler über ihre Schutzlosigkeit mangels eines entsprechenden Vertrages und forderten,

»daß die verschiedenen Deutschen Länder sich zur Anstellung eines Consuls vereinigten oder wenigstens die verschiedenen Aemter in einer Person konzentrierten, da die Idee eines großen handelstreibenden Volkes, die den Chinesen allein imponiert, ihnen mit der durch Ernennung verschiedener Consuln dargetanen Zerstückelung nicht recht vereinbar erscheinen dürfte«, außerdem wäre es »dann zu wünschen, daß einem solchen Consul durch einen angemessenen Gehalte seine Stellung in Canton gesichert würde, und daß derselbe sich aller eigenen Handelsgeschäfte enthielte, wie es jetzt der Fall mit dem englischen und französischen Consul ist«<sup>5</sup>.

Während Preußen und Sachsen darauf Carlowitz 1847 zum Konsul in Kanton ernannten, zögerten die Hansestädte, es ihnen gleichzutun<sup>6</sup>. Für eine Bündelung der gesamtdeutschen Interessen, nicht nur in Bezug auf den Chinahandel, war es noch zu früh.<sup>7</sup>

Für die Hansestädte machte schließlich Bremen den ersten Schritt: Der Senat ernannte am 6. Oktober 1851 den Holsteiner Kaufmann Wilhelm Carl

Handel mit China war relativ unbedeutend. Als der Vertrag von Nanking geschlossen wurde, gab es de facto keine wirksame Interessenvertretung eines deutschen Staates in China. Vgl. Bernd Eberstein: Kaufleute, Consuln, Kapitäne: Frühe deutsche Wirtschaftsinteressen in China, in: Tsingtau. Ein Kapitel deutscher Kolonialgeschichte in China 1897–1914, hrsg. von Hans-Martin Hinz und Christoph Lind, Berlin 1998, S. 49–60, hier S. 53; Ratenhof (wie Anm. 1), S. 27 f.

5 Zitiert aus dem handschriftlichen Original im Staatsarchiv Bremen, enthalten in: StAB 2 - C.24. a.1.

6 Bohners Feststellung, Carlowitz sei 1847 auch zum hanseatischen Konsul in Kanton ernannt worden, ist falsch. Vgl. Theodor Bohner: Der deutsche Kaufmann über See. Hundert Jahre deutscher Handel in der Welt, Berlin 1939, S. 349.

7 Ebd.; Bartsch (wie Anm. 3), S. 40 ff.; Heinz Beutler: Hundert Jahre Carlowitz & Co. Hamburg und China. Ein Beitrag zur wirtschaftsgeschichtlichen Entwicklung des deutschen Chinahandels, (Diss.) Hamburg 1946, S. 31 f.; Dieter Glade: Bremen und der Ferne Osten, Bremen 1966, S. 42 f.; Die deutschen Handels-Interessen in China, in: Börsen-Halle, Nr. 10685 (31. Oktober 1846); Eberstein (wie Anm. 3), S. 64 ff..

Engelbrecht Pustau, der Anfang 1845 das erste deutsche Chinahandelshaus »Wilhelm Pustau & Co.« in Kanton gegründet hatte, nach einer entsprechenden Bewerbung zum Konsul in Kanton und somit zum ersten eigenständigen Interessenvertreter der Freien Hansestadt Bremen in China. Hamburg zog wenige Monate später nach und ernannte am 20. Februar 1852 den hamburgischen Kaufmann Georg Theoder Siemssen zum Konsul in Kanton<sup>8</sup>. Mit Pustau hatte der Bremer Senat allerdings keine glückliche Wahl getroffen. Er wurde von den chinesischen Behörden nicht anerkannt, einerseits weil andere deutsche Kaufleute gegen ihn intrigierten, unter anderem Carlowitz und Siemssen, andererseits aber auch wegen persönlicher Unzulänglichkeiten und Fehlritte. Dies führte schließlich zur Absetzung Pustaus und zur Ernennung von Siemssen zum bremischen Konsul in Kanton im Februar 1855.<sup>9</sup>

### *Der lange Weg bis zur Errichtung des bremischen Konsulates in Shanghai*

Neben Kanton, das bis zum Vertragsschluss von Nanking der einzige für den Außenhandel geöffnete Hafen Chinas war, erlangte von den neuen Vertragshäfen vor allem das bis dahin unbedeutende Shanghai in der Provinz Kiangsu eine bedeutungsvolle Stellung im europäischen und amerikanischen Chinahandel. Shanghai, Hongkong und Macao wurden für die westlichen Staaten in den 1850er Jahren die wichtigsten Handelsplätze an der chinesischen Küste<sup>10</sup>, auch für Bremen. Die Öffnung Shanghais geht auf eine Initiative des seinerzeit führenden Opiumhändlers William Jardine im britischen Parlament zurück, der das Potential der Region für seine Geschäfte sehr wohl erkannt

8 Pustau hatte sich sowohl in Hamburg (26. Mai 1851) als auch in Lübeck (2. Dezember 1851) beworben, jedoch ohne Erfolg. Auch der Lübecker Senat ernannte Siemssen zum Konsul in Kanton, allerdings erst am 17. Dezember 1856, und errichtete damit das erste lübische Konsulat am Ort. Vgl. AHL ASA E Ü 2; StAH Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 1 b; siehe auch: Bartsch (wie Anm. 3), S. 42 - 45.

9 StAB 2 - C.24.b.1.; Glade (wie Anm. 7), S. 43 ff.; Hermann Wätjen: Die deutsche Handelsschiffahrt in chinesischen Gewässern um die Mitte des 19. Jahrhunderts, in: Hansische Geschichtsblätter, 67./68. Jg. (1942/43), S. 222 - 250, hier S. 225; Heide Ziegler: Bremens politische, ökonomische und soziokulturelle Beziehungen zu China bis zum Ende des Ersten Weltkrieges, Göttingen 2003, S. 61 - 69. Vgl. den Beitrag von Adolf E. Hofmeister in diesem Band.

10 Zwar beeinträchtigten die Auswirkungen des Taiping-Aufstandes (1851 - 1864) Shanghais Handelsentwicklung, Kanton wurde aber durch diesen Bürgerkrieg und den Zweiten Opiumkrieg (1856 - 1860) wesentlich härter getroffen und konnte sich davon nicht wieder erholen. Hongkong und Macao, die nicht vom Taiping-Aufstand betroffen waren, profitierten vom Niedergang Kantons zunächst am meisten. Shanghais gewaltiger Boom setzte erst in den 1860er Jahren ein. Vgl. HKB Hb II 83, Bd. 3 (Handschriftlicher 62-seitiger Bericht »Allgemeines über den Betrieb des ausländischen Handels in China« von Dr. Focke aus dem Jahre 1874, S. 1 ff.); Eberstein (wie Anm. 3), S. 76 f.; Wätjen, Handelsschiffahrt (wie Anm. 9), S. 227 - 235; siehe auch: Jürgen Osterhammel: China und die Weltgesellschaft. Vom 18. Jahrhundert bis in unsere Zeit, München 1989, S. 151 und 479.

hatte<sup>11</sup>. Shanghais rascher Aufstieg zur Handels- und heutigen Weltmetropole erklärt sich vor allem durch die überaus günstige geographische Lage der Stadt, die auch Jardines Interesse geweckt hatte. Im fruchtbaren und schon damals verhältnismäßig dicht besiedelten Jangtsedelta gelegen, am Zusammenfluss von Hwangpoo und Wusong, welche die Stadt einerseits mit »der großen Lebensader Chinas«<sup>12</sup>, dem Jangtse, andererseits mit dem Großen Kanal (Kaiserkanal) verbinden, waren die Schifffahrtsverbindungen ins Landesinnere hier am Günstigsten im Vergleich zu den anderen geöffneten Häfen<sup>13</sup>. Außerdem begünstigte die zentrale Lage der Stadt an der ostchinesischen Küste ihren Aufstieg zur Handelsmetropole, sowohl für den Außen- als auch den Binnenhandel, vor allem durch den zunehmenden Küstenverkehr ab Mitte der 1850er Jahre. Shanghais große Blütezeit aber begann erst mit der Öffnung verschiedener Jangtsehäfen nach dem Zweiten Opiumkrieg.<sup>14</sup>

Bereits wenige Monate nach der Öffnung Shanghais erreichte den Bremer Senat eine erste, noch indirekte Anfrage für die Errichtung eines dortigen bremischen Konsulates: Am 8. November 1844 bewarb sich der Kaufmann Gideon Nye jun. auf den Posten des bremischen Konsuls in Kanton, »wo möglich mit der Befugniß, in den übrigen Häfen Chinas, je nachdem sie hinlängliche Wichtigkeit für den fremden Handel erlangen, Vice-Consuln zu ernennen«<sup>15</sup>. Shanghai war einer der übrigen, weil geöffneten Häfen, der dafür in Frage kam. Nach Glade scheiterte Nyes Bewerbung vermutlich daran, dass er Amerikaner war<sup>16</sup>. Knapp zwei Jahre später, am 10. Juni 1846, bewarb sich Bernhard Harkort als Erster konkret auf den Posten des bremischen Konsuls in Shanghai<sup>17</sup>. Nicht er selbst jedoch, sondern sein Vater

- 11 Jardines Engagement zahlte sich rasch aus. Der Opiumhandel seiner Firma »Jardine, Matheson & Co.« nahm schon wenige Monate nach der Öffnung Shanghais aufgrund dessen einen rasanten Aufschwung. Vgl. Edward LeFevour: *Western Enterprise in late Ch'ing China. A Selective Survey of Jardine, Matheson and Company's Operations 1842 – 1895*, Cambridge 1968, S. 15 - 19.
- 12 *Berichte über Chinesische Handels-Verhältnisse*, hrsg. vom Königlich Dänischen Ministerium, Hamburg 1865, S. 10.
- 13 Siehe ebd.
- 14 Marie-Claire Bergère: *Histoire de Shanghai*, Paris 2002, S. 28 - 35; Brunhild Stai-ger: *Shanghais politische und kulturelle Entwicklung in historischer Perspektive*, in: *Shanghai. Chinas Tor zur Welt*, hrsg. vom Institut für Asienkunde, Hamburg 1989, S. 18 - 51, hier S. 18; Wätjen, *Handelsschifffahrt* (wie Anm. 9), S. 224 - 235.
- 15 StAB 2 - C.24.b.1. Nyes Bewerbung wurde dem Bremer Senat von F. Hurth, dem Chef des Handelshauses »Friedrich Hurth & Co.« in London, übermittelt. Ebd.
- 16 Glade (wie Anm. 7), S. 43.
- 17 Nach Glade bewarb sich Harkort als bremischer Vizekonsul in Shanghai. Vgl. Glade (wie Anm. 7), S. 43. Vermutlich bezieht er sich auf die Notiz eines Archivars, der am unteren Ende der ersten Seite von Harkorts Brief dessen Inhalt folgendermaßen zusammenfasste: »Gustav Harkort bittet Richard von Carlowitz zum Consul in Canton und Bernhard Harkort zum Viceconsul in Shanghai zu ernennen«. Vgl. 2 - C.24.b.1. Der nachfolgend im Text angeführte Auszug aus dem Bewerbungsschreiben macht aber deutlich, dass sich Bernhard Harkort nicht auf den Posten eines Vizekonsuls, sondern auf den des Konsuls bewarb.



Gustav Harkort, ein angesehenes sächsischer Industrieller, richtete für ihn die Bewerbung von Leipzig aus an den Bremer Bürgermeister Johann Smidt, in der es unter anderem heißt:

»Euer Hochwohlgeboren, wollen Hochgeneigt gestatten, daß ich mir erlaube im Namen und im Auftrage des Herrn Richard von Carlowitz, um Verleihung des Bremischen Consulates in Canton und für meinen Sohn Bernhard Harkort um Uebertragung dergleichen Funktion in Shanghai mit einem gehorsamen Gesuch einzukommen.«<sup>18</sup>

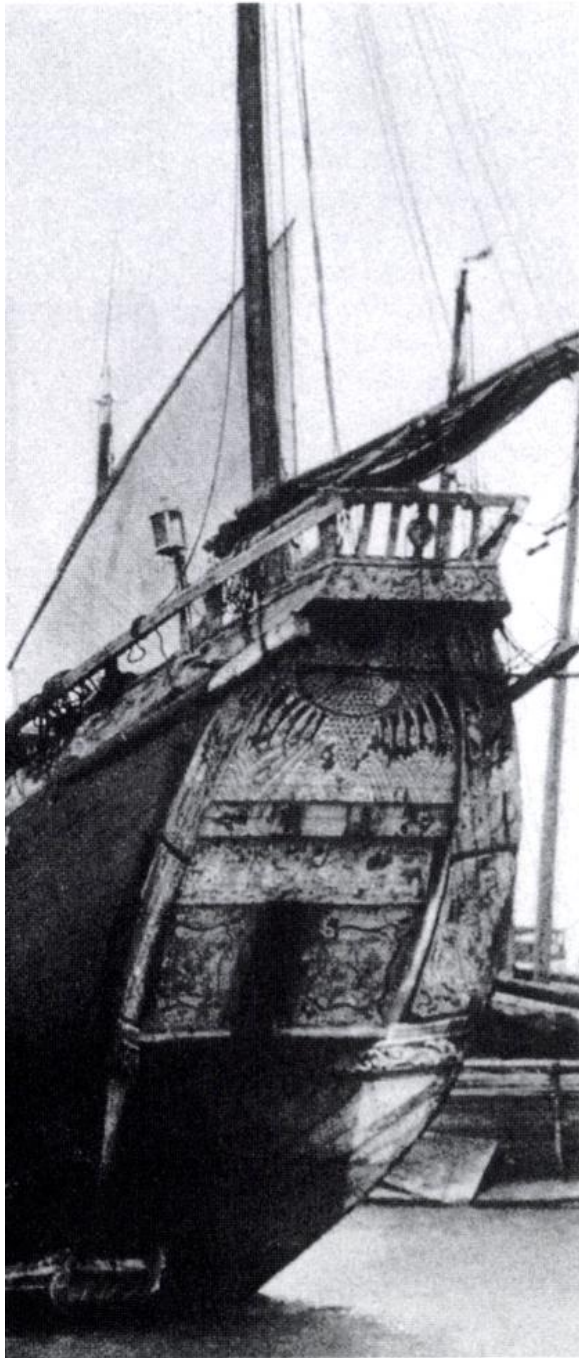


Abb. 1: Dschunken im Hafen von Shanghai, 1850er Jahre. [Lynn Pan, Xue Liyong, Qian Zonghao (Hrsg.), Shanghai. Hongkong 1993]

Bernhard Harkort hatte am 1. Januar 1846, gemeinsam mit Richard von Carlowitz, das Handelshaus »Carlowitz, Harkort & Co.« in Kanton gegründet. Schon im Informationsschreiben der Firma an den Bremer Senat vom Gründungstag wird darauf hingewiesen, dass »binnen Kurzem ein Zweigetablisement in Shanghai«<sup>19</sup> eröffnet würde, dessen Leitung offenbar Bernhard Harkort übernehmen sollte<sup>20</sup>. Weil sich der Bremer Senat selbst nach der im August 1846 eingereichten Petition nicht rührte, bewarb sich Carlowitz am 25. Dezember 1847, also kurz nach seiner Ernennung zum preußischen und sächsischen Konsul, erneut als bremischer Konsul in Kanton, diesmal mit Unterstützung des preußischen außerordentlichen Gesandten bei den Hansestädten, von Haenlein<sup>21</sup>. Durch diese Ämterkonzentration erhoffte er sich »eine möglichst allgemeine

18 StAB 2 - C.24.b.1. Zehn Tage später, am 20. Juni 1846, richtete Gustav Harkort ein gleichartiges Bewerbungsschreiben auch an den Hamburger Senat. Vgl. StAH Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 1 a.

19 StAB 2 - C.24.b.1.

20 Harkorts Bewerbung als bremischer und parallel als hamburgischer Konsul in Shanghai lässt darauf schließen, dass er die dort geplante Filiale übernehmen sollte. Die Eröffnung dieser Filiale wurde allerdings verschoben und erfolgte erst am 1. April 1877

(durch »Carlowitz & Co.«). Carlowitz und Harkort trennten sich bereits zehn Jahre nach der Filialgründung in Kanton, worauf Carlowitz seine Firma in »Carlowitz & Co.« umbenannte und Harkort eine eigene Firma unter dem Namen »Harkort & Co.« in Kanton gründete, die er einige Jahre später nach Japan verlegte. Vgl. Beutler (wie Anm. 7), S. 44 u. 54; Eberstein (wie Anm. 3), S. 54 f.

21 Carlowitz bewarb sich auch wieder in Hamburg. Eine erneute Bewerbung Harkorts liegt weder in Bremen noch in Hamburg vor, was darauf schließen lässt, dass offenbar bereits Ende 1847 die Eröffnung der Filiale von »Carlowitz, Harkort & Co.« in Shanghai auf unbestimmte Zeit verschoben worden war.

Uebersicht über den deutschen Handel zu erzielen, die für alle Theile nützlicher sein dürfte«<sup>22</sup>. Die Korrespondenz zwischen Senator Smidt<sup>23</sup> und Haenlein in dieser Angelegenheit ist in der Konsulatsakte<sup>24</sup> erhalten. Der Vorgang schließt mit einem Schreiben Smidts an Haenlein vom 15. Juni 1848, in dem er »die gegenwärtige Handels-Schifffahrtsstockung« als Grund für die Ablehnung der Bewerbung Carlowitz' anführt, man wolle die Entscheidung noch »bis zum Eintreten eines günstigeren Zeitpunktes«<sup>25</sup> aussetzen. Vermutlich orientierten sich die Bremer in dieser Frage aber auch an der Entscheidung des Hamburger Senates, der die parallel an ihn gerichteten gleichartigen Bewerbungen Carlowitz' und Harkorts abgelehnt hatte, weil er die damit verbundenen Kosten scheute, zumal Hamburger Kapitäne wiederholt berichtet hatten, dass sich die fehlende konsularische Vertretung bisher nicht nachteilig ausgewirkt und man ihre Schiffe oftmals sogar schneller abgefertigt hätte als britische Schiffe, die nach dem Einlaufen erst einmal diverse konsularische Formalitäten absolvieren mussten.<sup>26</sup>

Nach Harkorts Bewerbung im Juni 1846 dauerte es mehr als fünf Jahre, bevor sich wieder jemand auf den Posten des bremischen Konsuls in Shanghai bewarb. Nur zwei Wochen nachdem der Bremer Senat mit Pustau in Kanton den ersten bremischen Konsul in China ernannt hatte, richtete der britische Kaufmann W. H. Lindsay ein Bewerbungsschreiben an den Bremer Senat (20. Oktober 1851), in dem er die Ernennung seines Geschäftspartners William Hogg, der das britische Handelshaus »Lindsay & Co.« in Shanghai vertrat, zum dortigen bremischen Konsul erbat. Hogg könne in diesem Amt die Position des expandierenden bremischen Chinahandels, speziell in Shanghai, stützen und stärken. Das Schreiben wurde dem Bremer Senat vom hanseatischen Generalkonsul in London, James Colquhoun, übermittelt.<sup>27</sup> In seinem Begleitschreiben betonte Colquhoun die wichtige Stellung Lindsays und dessen Handelshauses »Lindsay & Co.« im Chinahandel und schließt mit der Empfehlung: »[...] the Partner of such a House would seem a fit person to represent influentially Hanseatic Interests in China«<sup>28</sup>.

Der Bremer Senat unter der Leitung von Bürgermeister Diederich Meier diskutierte nach der Bewerbung Hoggs im November 1851 die Errichtung eines Konsulates in Shanghai, ohne jedoch einen Beschluss zu fassen. In Hamburg,

22 StAB 2 - C.24.b.1.

23 Senator Heinrich Smidt, Vorsitzender der Senatskommission für Auswärtige Angelegenheiten. Mit Smidt ist fortan immer dieser Senator gemeint.

24 Mit Konsulatsakte ist fortan immer die Akte des Konsulates in Shanghai im Staatsarchiv Bremen gemeint (StAB 2 - C.24.b.2.), sofern nicht anders gekennzeichnet.

25 Zitate aus: StAB 2 - C.24.b.1. Glade formuliert diese Begründung als Vermutung. Vgl. Glade (wie Anm. 7), S. 43.

26 Ebd., S. 42 f.; HKB Hb II 83, Bd. 1; StAB 2 - C.24. a.1.; StAB 2 - C.24.b.1.; StAB 2 - C.24.b.2.; Eberstein (wie Anm. 3), S. 62 - 80; Wätjen, Handelsschiffahrt (wie Anm. 9), S. 225.

27 StAB 2 - C.24.b.2.; Ziegler (wie Anm. 9), S. 59 f.

28 StAB 2 - C.24.b.2.

Stempel des bremischen  
Konsulats in Shanghai



wo sich Hogg parallel beworben hatte<sup>29</sup>, zögerte der Senat hingegen nicht lange und ernannte ihn am 20. Februar 1852 zum hamburgischen Konsul in Shanghai<sup>30</sup>. Senator Smidt ließ sich zwar eine Abschrift des hamburgischen Ernennungspatentes als Muster erstellen<sup>31</sup>, der Bremer Senat befasste sich aber erst gut ein Jahr später, im April 1853, erneut mit der Frage der Errichtung eines Konsulates in Shanghai und erst im November desselben Jahres formulierte er schließlich nach einem Entwurf von Smidt ein Ernennungsschreiben für William Hogg.<sup>32</sup> Dem zufolge wurde das Konsulat errichtet »for the better protection of Bremen citizens and property at that place« und Hogg zum Konsul ernannt, weil man es für wünschenswert erachtete, »that the consular representation of the three Hansetowns in those remote parts should be vested in the same individual«<sup>33</sup>. Die lange Dauer des Verfahrens begründet sich vor allem durch die

- 29 Nach Eberstein sandte Colquhoun Hoggs Bewerbung erst Anfang 1852 an den Hamburger Senat. Vgl. Eberstein (wie Anm. 3), S. 80. In der entsprechenden Akte des Staatsarchivs Hamburg ist jedoch vermerkt, dass Colquhoun die Bewerbung bereits Ende Oktober 1851 an den Senat übersandte. Vgl. StAH Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 2 b.
- 30 Er war damit der erste konsularische Vertreter eines deutschen Staates in Shanghai. Vgl. E. Krüger: Anfänge deutscher Beziehungen nach Fern-Ost. Aus dem Manuskript einer »Geschichte des Deutschtums in Shanghai«, in: Wir Deutsche in der Welt, o. O. 1937, S. 97-104, hier S. 97. Hogg hatte sich im Oktober 1851 außerdem in Lübeck, ebenfalls über Lindsay und mit Empfehlung von Colquhoun, als Konsul in Shanghai beworben. Auch der Lübecker Senat entsprach Hoggs Gesuch, ernannte ihn am 8. Oktober 1853 zum Konsul und errichtete damit das erste lübische Konsulat in China überhaupt. Vgl. AHL ASA E Ü 2.
- 31 In der Akte ist neben dieser Abschrift des Konsulatspatentes auch ein Auszug aus dem dazugehörigen Begleitschreiben von Smidts Amtskollegen in Hamburg, Syndikus Merck, erhalten (vom 18. April 1853), aus dem klar hervorgeht, dass Smidt ihn um eine Mustervorlage gebeten hatte (Smidts Brief an Merck fehlt in der Konsulatsakte). Dieser Vorgang resultierte aus der Nichtanerkennung Pustaus als bremischer Konsul in Kanton, ein Debakel, dessen Wiederholung Smidt auf jeden Fall vermeiden wollte. Auf die reifenden Pläne des Bremer Senates, Hogg ebenfalls zum Konsul in Shanghai zu ernennen, war Smidt in seinem Brief nicht eingegangen. Merck erfuhr davon erst durch W. Atkinson im Herbst 1853, wie aus einem späteren Schreiben hervorgeht (vom 5. September 1853), in dem er dem Bremer Senat empfahl, William Hogg zum Konsul zu ernennen. Vgl. StAB 2 - C.24. b.2.
- 32 StAB 2 - C.24. b.2.; StAB 2 - P.6.A.9. c.3. b.104. bis StAB 2 - P.6.A.9. c.3. b.107.; StAH Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 2 b.; Bartsch (wie Anm. 3), S. 48 f.; Eberstein (wie Anm. 3), S. 80; Ziegler (wie Anm. 9), S. 59 f.
- 33 Zitate aus: StAB 2 - C.24. b.2.

Probleme mit Pustau in Kanton. Dass es dann noch bis zum 29. Januar 1855 dauerte, bis William Hogg tatsächlich zum bremischen Konsul in Shanghai ernannt wurde, lag am Wunsch des Bremer Senates, die Errichtung dieses Konsulates gleichzeitig mit der Neubesetzung des Konsulates in Kanton zu veranlassen, wie folgender Auszug aus einem Brief Smidts an den neuen bremischen Konsul in Kanton, Georg Theodor Siemssen<sup>34</sup>, belegt:

»Ähnlich wie bei Canton hat der Senat schon vor längerer Zeit beschlossen, das in Shanghai zu errichtende Bremische Consulat dem dortigen Hamburgischen Consul, Hr. William Hogg, auf desfallsiges Nachsuchen desselben zu übertragen, und die Ausführung dieses Beschlusses [ist] bisher nur noch mit Rücksicht auf die wünschenswerte Gleichzeitigkeit der Wiederbesetzung Ihres Consulats verzögert worden.«<sup>35</sup>.

Zwischen der Bewerbung und Ernennung William Hoggs zum bremischen Konsul in Shanghai vergingen demnach über drei Jahre. Gleichwohl kümmerte sich Hogg auch schon vor seiner Ernennung zum bremischen Konsul um Bremer Bürger, die in Shanghai konsularische Unterstützung benötigten. Ende Mai 1853 berichtete er beispielsweise dem Hamburger Senat, dass ihn vier Bremer Seeleute um Hilfe gebeten hatten. Sie gehörten zur Besatzung des amerikanischen Schiffes »Hoogbley«, das im August des Vorjahres beim Gützlaff-Felsen<sup>36</sup>, unfern Shanghai, gestrandet war. In Ermangelung eines bremischen Konsuls vor Ort wandten sie sich an Hogg, der ihnen darauf half, auf anderen Schiffen nach Europa zurückzukehren.<sup>37</sup>

Seinen Revers an den Bremer Senat unterschrieb Hogg erst am 26. September 1855<sup>38</sup>, nicht jedoch in Shanghai, sondern in Congleton-Cheshire / England. Er hatte China Ende des Jahres 1854 für voraussichtlich zwei Jahre verlassen, wie seinem Begleitschreiben zu entnehmen ist, in welchem er außerdem den Senat bittet, seinen Bruder James als Substituten für die Dauer seiner Abwesenheit einzusetzen. Dieser war ebenfalls für »Lindsay & Co.« tätig und sei bereits »in charge of our affairs in Shanghae – has been representing both Hamburg and Lubeck as ›Administrator of the Consulates‹ of those States«<sup>39</sup>. Im Mai 1855 bevollmächtigte der Bremer Senat darauf James Hogg, das Konsulat für die Zeit der Abwesenheit seines Bruders in dessen Namen zu verwalten.<sup>40</sup>

34 Siemssens Ernennungspatent wurde zwar am gleichen Tag wie dasjenige für William Hogg ausgestellt, am 29. Januar 1855, expediert aber wurden beide erst am 26. Februar desselben Jahres. Vgl. StAB 2 - C.24.b.1.; StAB 2 - C.24.b.2.

35 StAB 2 - C.24.b.2. (Brief Smidts an Siemssen vom 25. Februar 1855.)

36 Die Insel ist nach dem bekannten deutschen Missionar Karl Friedrich August Gützlaff benannt.

37 StAH Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 2 c.

38 Dieser Revers und ein beigefügter Dankesbrief für die Ernennung zum bremischen Konsul in Shanghai sind die ersten Schriftstücke, die William Hogg persönlich an den Bremer Senat sandte. Vgl. StAB 2 - C.24.b.2.

39 StAB 2 - C.24.b.2.

40 StAB 2 - C.24.b.2.

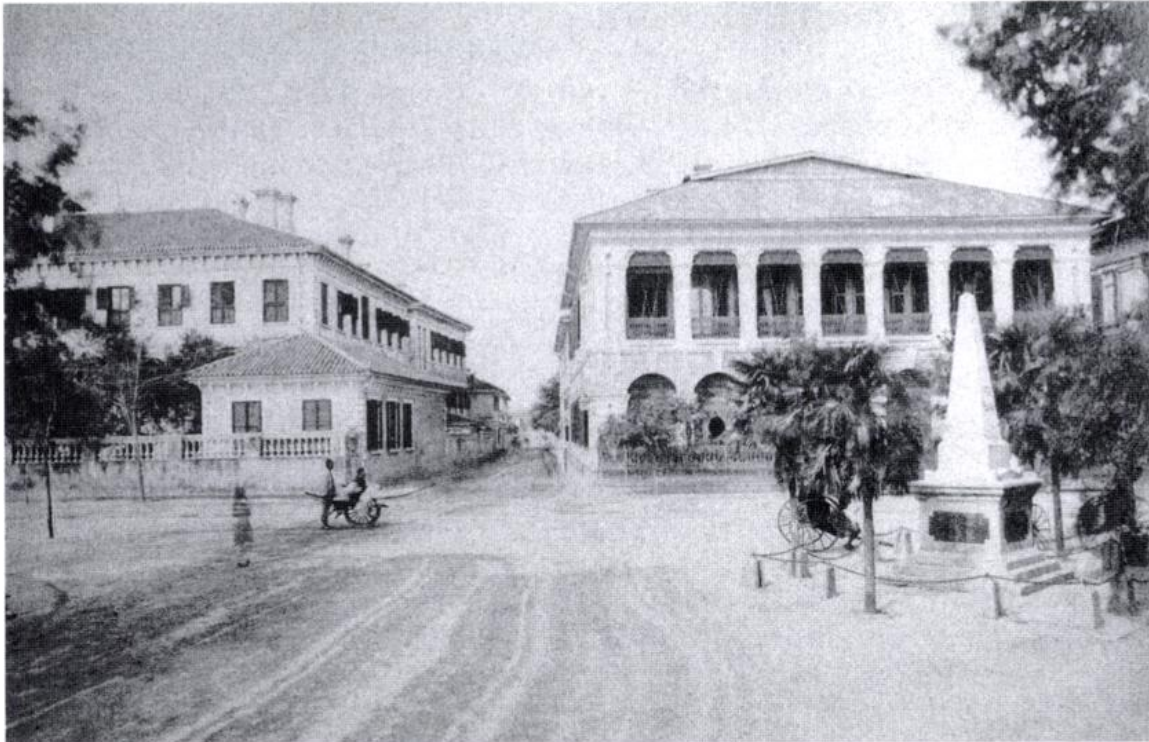


Abb. 2: Der Bund in Shanghai, Ecke Pekingstraße, in den 1860er Jahren. [Lynn Pan, Xue Liyong, Qian Zonghao (Hrsg.), Shanghai. Hongkong 1993]

#### *Die Amtsperiode des Konsuls William Hogg 1855 bis 1861*

Zwar hatte Bremen nun seit Januar 1855 ein Konsulat in Shanghai, allerdings kein besonders effektives. James Hogg schien sich viel mehr um seine eigenen Interessen und die anderer britischer Kaufleute zu kümmern, wie ihm das britische Konsulat vorwarf, als sich für die hanseatischen Händler einzusetzen<sup>41</sup>. Während im Staatsarchiv Hamburg einiger Schriftverkehr zwischen James Hogg und dem Senat dokumentiert ist, in dem es vornehmlich um diese vom britischen Konsulat erhobene Vorwürfe geht<sup>42</sup>, befinden sich in der Konsulatsakte im Staatsarchiv Bremen<sup>43</sup> und in den entsprechenden Beständen

41 StAH Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 2 c; Eberstein (wie Anm. 3), S. 91. In Hamburg war man mit der Tätigkeit William Hoggs, im Gegensatz zu der seines Bruders, sehr zufrieden gewesen. Am 21. Januar 1856 ernannte ihn der Hamburger Senat sogar zum Konsul in Fuzhou, obwohl er zu diesem Zeitpunkt bereits einige Monate in England weilte. William Hogg ernannte deshalb den vermutlich ebenfalls für »Lindsay & Co.« tätigen W. A. Stuart zum Vizekonsul in Fuzhou (nicht seinen Bruder James!), den der Senat im November anerkannte. Vgl. StAH Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 4 a; Eberstein (wie Anm. 3), S. 91.

42 StAH Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 2 c.

43 StAB 2 - C.24.b.2.

des Archivs der Handelskammer Bremen<sup>44</sup> kein Konsulatsbericht oder anderweitiges Schriftstück von ihm – ebensowenig in Lübeck<sup>45</sup> –, abgesehen von einem Brief an den Bremer Senat vom 10. August 1859<sup>46</sup>, in dem er seine Rückkehr nach England für den Zeitraum eines Jahres ankündigte. In diesem Schreiben weist er auch darauf hin, dass er die Konsulatsangelegenheiten (im Übrigen auch die der anderen Hansestädte) bis zu seiner Rückkehr dem belgischen Konsul in Hongkong, Robert Crawford Antrobus, übertragen hätte<sup>47</sup>, der auch, wie die Gebrüder Hogg, für »Lindsay & Co.« arbeitete<sup>48</sup>.

Am 23. April 1859 wandte sich der Chef des Handelshauses »Lindsay & Co.«, Hamilton Lindsay, an den hanseatischen Ministerresidenten in London, Dr. Alfred Rücker<sup>49</sup>, und sagte ihm, dass William Hogg »nicht nach China zurückkehren werde«<sup>50</sup>. Eine Woche später überreichte ihm Hogg sein Rücktrittsschreiben<sup>51</sup>, in dem er auch um die Ernennung seines Bruders zu seinem Nachfolger bat; dieses Schreiben richtete er aber nur an den Hamburger Senat.<sup>52</sup> Zwar führte James Hogg das hamburgische Konsulat einige Monate interimistisch weiter, er wurde allerdings nicht zum Konsul ernannt, vermutlich weil man in Hamburg mit seiner Tätigkeit nicht zufrieden war. Als er am 10. August 1859 auch dem Hamburger Senat seine voraussichtlich einjährige Rückkehr nach England und die Übertragung der Konsulatsangelegenheiten auf Antrobus anzeigte, war dessen Begeisterung darüber offenbar gering. Jedenfalls ernannte er am 2. Dezember 1859 den Hamburger Kaufmann Rudolph Heinsen, der seit 1856 die Filiale von »Siemssen & Co.« in Shanghai leitete<sup>53</sup>, zu Hoggs Nachfolger.<sup>54</sup>

44 HKB Hb II 83, Bd. 1.

45 AHL ASA E Ü 2.

46 Das Original dieses Briefes befindet sich im Staatsarchiv Bremen (StAB 2 - C.24.b.2.), eine Abschrift desselben im Archiv der Handelskammer Bremen (HKB Hb II 83, Bd. 1).

47 Antrobus wurde aber weder vom Bremer noch vom Hamburger oder Lübecker Senat akkreditiert, sondern handelte nur unter Vollmacht von James Hogg. Vgl. AHL ASA E Ü 2; StAB 2 - C.24.b.2.; StAH Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 2 d.

48 StAB 2 - C.24.b.2.

49 Rücker war der erste, gemeinsame Ministerresident der Hansestädte Bremen, Hamburg und Lübeck in London (von November 1855 bis Februar 1861). Vgl. StAB 2 - C.4.b.2.f.1.

50 StAH Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 2 d.

51 Hogg trat am 30. April 1859 sowohl als hamburgischer Konsul in Shanghai als auch in Fuzhou zurück. Vgl. StAH Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 2 d.

52 Rücker informierte den Bremer Senat nicht über diese Vorgänge (ebenso wenig den Lübecker Senat), sondern behandelte sie als eine ausschließlich hamburgische Angelegenheit. Es findet sich weder in der Konsulatsakte noch in Rückers umfangreicher Korrespondenz mit Senator Smidt ein Hinweis darauf. Vgl. AHL ASA E Ü 2; AHL ASA E A 328; StAB 2 - C.24.b.2; StAB 2 - C.4.b.2.f.1.; StAB 2 - C.4.b.2.f.2.a.

53 Maria Möring: Siemssen & Co. 1846 – 1971, Hamburg 1971, S. 35.

54 StAH Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 2 d; Eberstein (wie Anm. 3), S. 91.



Abb. 3: Die Shanghaier Seezollbehörde, erbaut im Jahre 1857. [Gustav Spieß, Die Preußische Expedition nach Ostasien während der Jahre 1860–1862, Berlin/Leipzig 1864]

Auch in Bremen war man mit der Tätigkeit James Hoggs unzufrieden. Als er dann noch sein Amt auf Antrobus in Hongkong übertrug, zog man in Bremen Konsequenzen, orientiert an der Hamburger Entscheidung<sup>55</sup>. Senator Smidt bezeichnete das bremische Konsulat zu Shanghai in einem Schreiben an den bremischen Konsul in Kanton, Woldemar Nissen<sup>56</sup>, vom 3. April 1860 als »einigermaßen verwaist«, was

55 Ziegler schreibt, dass die Neubesetzung des Konsulates »in Kooperation mit Hamburg erfolgen sollte«. Vgl. Ziegler (wie Anm. 9), S. 60. Davon kann jedoch keine Rede sein, denn aus der Konsulatsakte geht klar hervor, dass der Bremer Senat erst nach der Hamburger Entscheidung über eine Neubesetzung des Konsulates in Shanghai beriet. Vgl. StAB 2 - C.24.b.2. und die nachfolgend im Text angeführten Auszüge aus einem Schreiben Smidts an den bremischen Konsul in Kanton vom 3. April 1860.

56 Nissen war Teilhaber des Handelshauses »Siemssen & Co.«. Nachdem Siemssen, der im April 1858 für einen Jahresurlaub nach Hamburg aufgebrochen war, im März 1859 den Hamburger Senat informierte hatte (Bremen und Lübeck informierte Siemssen nicht persönlich), dass er doch nicht mehr nach China zurückkehren würde, wurde Nissen noch im gleichen Jahr zum hamburgischen und bremischen, 1862 dann auch zum lübischen Konsul in Kanton ernannt. Vgl. AHL

»hier die Angemessenheit einer anderweitigen Besetzung nahe gelegt [hat], um so mehr als ein Gleiches, anscheinend aus dem nämlichen Grunde, inzwischen schon von Hamburg geschehen ist. Da es im Hanseatischen Gesamtinteresse liegt, daß in China die Consulate der einzelnen Städte thunlichst in Eine Hand gelegt werden, überdieß aber der neubestellte Consul Hamburgs, Herr Rudolph Heinsen, ein Assoçié [Partner, Anm. d. Verf.] Ihres Hauses ist, so ersuche ich Sie sich, allenfalls vertraulich, wie über die Persönlichkeit des genannten Herrn so namentlich über dessen eventuelle Bereitwilligkeit zur Uebernahme des Bremischen Consulats gegen mich zu äußern«<sup>57</sup>.

Im gleichen Schreiben bittet Smidt Nissen außerdem, selbige Informationen über seinen Geschäftspartner in Fuzhou, den hamburgischen Kaufmann und Konsul Georg<sup>58</sup> Wilhelm Schwemann, einzuholen<sup>59</sup>. Nissen antwortete gut zwei Monate später, »beide Persönlichkeiten würden meiner Ansicht nach die für diesen Posten geeigneten Persönlichkeiten sein und [...] es sich zur besonderen Ehre ansehen, auch zu Vertretern Eures Hohen Senates der Hansestadt Bremen erwählt zu werden«<sup>60</sup>.

Am 20. Februar 1861 ernannte der Bremer Senat darauf Rudolph Heinsen zum Konsul in Shanghai<sup>61</sup> und Georg Wilhelm Schwemann zum Konsul in

ASA E Ü 2; StAB 2 - C.24.b.1.; StAH Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 1 d; Möring (wie Anm. 53), S. 41-50. Nach Eberstein wurde Nissen schon 1858 Siemssens Nachfolger als hamburgischer Konsul. Vgl. Eberstein (wie Anm. 3), S. 75. Diese Formulierung ist missverständlich, denn Nissen verwaltete das Konsulat zunächst nur, erst am 8. April 1859 wurde er tatsächlich zum hamburgischen Konsul ernannt. Vgl. StAH Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 1 d.

57 StAB 2 - C.24.b.2.

58 Nach Ziegler und Eberstein hieß Schwemann mit Vornamen Gustav Wilhelm, das geht auch aus der entsprechenden Akte des hamburgischen Konsulates in Fuzhou im Staatsarchiv Hamburg hervor. Vgl. StAH Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 4 c; Ziegler (wie Anm. 9), S. 71; Eberstein (wie Anm. 3), S. 96. Nach den Unterlagen im Archiv der Fa. Siemmsen & Co. GmbH und im Staatsarchiv Bremen hieß Schwemann mit Vornamen Georg Wilhelm. Vgl. AS Div. Kor. 1. 1. 1860, 1. 10. 1865 und StAB 2 - C.24.b.2.; StAB 2 - C.24.b.3. Unzweifelhaft ist, dass es sich um ein und die selbe Person handelt. Vermutlich beruht die Namensverwechslung auf einem Irrtum.

59 StAB 2 - C.24.b.3. In der entsprechenden Akte des jeweiligen Konsulates befinden sich nur die es selbst betreffenden Auszüge aus dem Schreiben. Vgl. StAB 2 - C.24.b.2.; StAB 2 - C.24.b.3. Schwemann war bereits am 2. Dezember 1859 zum hamburgischen Konsul in Fuzhou ernannt worden, als Nachfolger von William Hogg. Vgl. StAH Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 4 c.

60 StAB 2 - C.24.b.2.

61 Nachdem sich der Lübecker Senat in Bremen und Hamburg über Heinsen informiert hatte, wurde dieser am 9. April 1862 auch zum neuen lübischen Konsul in Shanghai ernannt. Ausschlaggebend für diese Entscheidung war, dass »der Senat es im Allgemeinen für wünschenswert erachtet, das Lübeckische Konsulat daselbst ebenfalls einem Deutschen zu übertragen« (Extractus Protocolli Curiae Lubecensis, 8. Juni 1861). Vgl. AHL ASA E Ü 2.

Fuzhou<sup>62</sup>. Drei Tage später schickte der Senat die Ernennungspatente von Heinsen und Schwemann an Nissen nach Kanton<sup>63</sup>, der diese nach ihrem Eintreffen im April an die Adressaten weiterleitete. Konsul Heinsen sandte seinen Revers schließlich am 15. Mai, Konsul Schwemann den seinigen am 15. September 1861<sup>64</sup> unterschrieben und gesiegelt an den Bremer Senat zurück. Beide bedankten sich in einem Begleitschreiben an Senator Smidt für ihre Ernennung.<sup>65</sup>

Unterdessen sandte William Hogg, der formell bis zur Ernennung Heinsens bremischer Konsul in Shanghai gewesen war, am 4. Juni 1861 ein Schreiben an den Bremer Senat<sup>66</sup>, in dem er seinen Rücktritt von eben diesem Posten erklärte<sup>67</sup>. Inhaltlich gleicht der Rücktrittsbrief jenem, den er über zwei Jahre zuvor an den Hamburger Senat geschickt hatte: Er trete zurück, da er nun definitiv nicht mehr nach China zurückkehren werde, und schlug vor, der Senat möge doch seinen bisherigen Substituten und Bruder James Hogg zum

62 Mit der Ernennung Schwemanns wurde gleichzeitig die Errichtung des bremischen Konsulates in Fuzhou vom Senat beschlossen. Vgl. StAB 2 - C.24.b.3. Nach Ziegler »wurden die Interessen der Bremer [in Fuzhou] erst ab 1861 mit der Einrichtung eines *gemeinschaftlichen hanseatischen* Konsulats nach Handelsvertragsabschluß mit China mit einbezogen«. Ziegler (wie Anm. 9), S. 71, Hervorhebung im Original. Der Handelsvertrag mit China wurde aber erst am 2. September 1861 geschlossen, also gut sieben Monate nach Schwemanns Ernennung zum bremischen und neun Monate nach seiner Ernennung zum hamburgischen Konsul. Außerdem bestand in Fuzhou nie ein gemeinsames hanseatisches Konsulat, weil Lübeck dort kein Konsulat errichtete. Vgl. AHL ASA E Ü 2; Antjekathrin Graßmann: Hanse weltweit? Zu den Konsulaten Lübecks, Bremens und Hamburgs im 19. Jahrhundert, in: Ausklang und Nachklang der Hanse im 19. und 20. Jahrhundert, hrsg. v. Antjekathrin Graßmann, Trier 2001, S. 43-65, hier S. 58.

63 StAB 2 - C.24.b.2. Nach Ziegler (wie Anm. 9), S. 60, sollen diese Dokumente erst im März nach Kanton übermittelt worden sein, in der Konsulatsakte ist jedoch der 23. Februar 1861 vermerkt.

64 Schwemann machte im Sommer 1861 eine »Reise nach den neu geöffneten - Häfen Chinas«, wie er in seinem Brief an den Bremer Senat vom 15. September desselben Jahres erläuterte. Erst nach seiner Rückkunft von dieser Reise habe er durch ein Schreiben Nissens von seiner Ernennung erfahren. Vgl. StAB 2 - C.24.b.3.

65 StAB 2 - C.24.b.2.; StAB 2 - C.24.b.3.

66 Ein gleichlautendes Schreiben schickte er am selben Tag auch an den Lübecker Senat. Vgl. AHL ASA E Ü 2.

67 Ziegler setzt diesen Rücktritt Hoggs als bremischer Konsul fälschlicherweise gleich mit seinem Rücktritt als hamburgischer Konsul zwei Jahre zuvor und konstruiert daraus die These, dass die zweijährige Differenz »vielleicht damit zu begründen [ist], dass Hogg bereits 1859 zurücktreten wollte, dies aber erst später offiziell begründete«. Ziegler (wie Anm. 9), S. 60. Auch wenn Ziegler nicht die entsprechenden Akten des Staatsarchivs Hamburg eingesehen hat, sondern nur auf Eberstein verweist, so wird doch auch bei diesem unmissverständlich deutlich, dass er sich nur auf Hoggs Rücktritt als hamburgischer Konsul bezieht. Vgl. ebd.; Eberstein (wie Anm. 3), S. 91.

Konsul ernennen<sup>68</sup>. Dieser Brief wurde vom Senat zur Kenntnis genommen<sup>69</sup>, ein Antwortschreiben ist in der Konsulatsakte nicht belegt.<sup>70</sup> Offen bleibt die Frage, warum William Hogg erst über zwei Jahre nach seinem Rücktritt als hamburgischer Konsul auch als bremischer und lübischer Konsul zurücktrat, anstatt schon im April 1859 alle drei Ämter geschlossen niederzulegen. Anhand der diesbezüglich in Bremen, Hamburg und Lübeck erhaltenen Aktenvorgänge lässt sie sich jedenfalls nicht beantworten. Für die Geschäfte seines Bruders in Shanghai aber wird diese Salami-Taktik bestimmt nicht nachteilig gewesen sein, zumal er ja schon in den Jahren zuvor seine konsularische Tätigkeit für die Hansestädte nicht selten zum Vorteil für seine geschäftlichen Angelegenheiten ausgenutzt hatte.

Unter Rudolph Heinsen, der zeitweise von Georg Wilhelm Schwemann vertreten wurde, arbeitete das bremische Konsulat in Shanghai sehr effektiv. Heinsen schrieb regelmäßig Berichte an den Bremer Senat, in denen er die für Bremen relevanten Ereignisse zusammenfasste und bewertete. Besonders interessant sind in diesem Zusammenhang die Schiffslisten, die den bremischen Schiffsverkehr und Handel mit Shanghai dokumentieren<sup>71</sup>. Er kümmerte sich auch gewissenhaft um die Belange bremischer Staatsangehöriger in Shanghai und in den Jangtsehäfen. Nachdem sich Bremen, Hamburg und Lübeck im Sommer 1867 dem Norddeutschen Bund angeschlossen und dadurch ihre staatliche Souveränität verloren hatten, wurden ihre Konsulate im Ausland mit denen der anderen Bundesstaaten nach und nach zu Bundeskonsulaten vereinigt, auch in China. Als Heinsen im Herbst 1868 in seine Vaterstadt Hamburg zurückkehrte, übergab er das von ihm geleitete hansea-

68 Dieser Vorschlag lässt vermuten, dass William Hogg von seiner Entlassung noch keine Kunde hatte.

69 Das Senatsprotokoll und der entsprechende Extrakt in der Konsulatsakte enthalten allerdings einen Fehler, denn dort heißt es, Hogg habe seine Rückkehr nach Shanghai angezeigt, was dem Inhalt seines Briefes widerspricht. Vgl. StAB 2 - C.24.b.2.; StAB 2 - P.6.A.9.c.3.b.114., Nr. 2006.

70 StAB 2 - C.24.b.2., Ziegler (wie Anm. 9), S. 60 f. Ziegler schreibt, dass der Bremer Senat »Hogg am 28. Juni 1861 die Entlassungspapiere in Kanton übergeben« ließ. Ebd., S. 61. Der entsprechende »Extract aus dem Senatsprotokolle« vom 28. Juni 1861 und der dazugehörige »Auszug [aus dem] Schreiben des Consuls W. Nissen zu Kanton vom 7. Mai 1861 an Herrn Senator Smidt« belegen jedoch, dass Nissen lediglich die Ernennungspatente für Heinsen und Schwemann aus Bremen empfangen hatte. In der Konsulatsakte findet sich nirgendwo ein Hinweis darauf, dass Nissen am 28. Juni 1861 oder zu einem anderen Zeitpunkt Hogg Entlassungspapiere übergeben hätte. William Hogg selbst war zudem, wie seinem oben angeführten Schreiben vom 4. Juni 1861 zu entnehmen ist, zu dieser Zeit gar nicht in Kanton, sondern in England. Vgl. AHL ASA E Ü 2; StAB 2 - C.24.b.2; StAH Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 2 c bis StAH Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 2e.

71 Die Konsulatsakte im Staatsarchiv Bremen enthält nur Schiffslisten für die Jahre 1861, 1863, 1864 und 1867. Im Archiv der Handelskammer Bremen befinden sich weitere Schiffslisten für 1862 und 1865. Für das Jahr 1866 liegt keine Schiffsliste vor. Vgl. StAB 2 - C.24.b.2; HKB Hb II 83, Bd. 2.

tische Konsulat an den preußischen Generalkonsul. Von da an waren Bremen und die anderen Hansestädte nicht mehr mit einem eigenen Konsul in Shanghai vertreten. Schließlich ernannte der König von Preußen am 16. Juli 1869 Walter Georg Alfred Annecke, bis dahin Kanzler beim preußischen Generalkonsulat in Bukarest, im Namen des Norddeutschen Bundes zum Bundeskonsul in Shanghai<sup>72</sup>. Annecke war im Gegensatz zu Heinsen kein Handels-, sondern Berufskonsul.<sup>73</sup>

## Quellenverzeichnis

### 1. Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen (StAB)

- C.4.b. *Hanseatische Konsuln und Agenten in England und in den britischen Kolonien.*
- 2 - C.4.b.2. f.1. In London: Dr. Alfred Rücker, Ministerresident und Generalkonsul 1855 – 1859, von 1859 an Ministerresident: Generalia et diversa 1855 – 1865.
- 2 - C.4.b.2. f.2. a. In London: Dr. Alfred Rücker, Ministerresident und Generalkonsul 1855 – 1859, von 1859 an Ministerresident: Korrespondenz: 1856 – 1861.
- 2 - C.24.a. *Verhältnisse der Hansestädte mit China: Generalia et diversa.*  
2 - C.24. a.1. 1840 – 1865.
- 2 - C.24.b. *Verhältnisse der Hansestädte mit China: Hanseatische diplomatische Agenten, Konsuln usw. in China.*
- 2 - C.24. b.1. Konsulat in Kanton 1829 – 1869.
- 2 - C.24. b.2. Konsulat in Shanghai 1851 – 1868.
- 2 - C.24. b.3. Konsulat in Fuzhou 1860 – 1870.
- 2 - M.6. *Norddeutscher Bund, Deutsches Reich.*
- 2 - M.6. b.4. d.4. h. Konsulate des Norddeutschen Bundes bzw. des Deutschen Reiches im Ausland: China 1868 – 1874.
- 2 - P.6. a.9. c.3. *Wittheitsprotokolle.*
- 2 - P.6. a.9. c.3. b.104. Die Hauptprotokolle selbst mit den Registern für das Jahr 1851.
- 2 - P.6. a.9. c.3. b.105. Die Hauptprotokolle selbst mit den Registern für das Jahr 1852.
- 2 - P.6. a.9. c.3. b.106. Die Hauptprotokolle selbst mit den Registern für das Jahr 1853.
- 2 - P.6. a.9. c.3. b.107. Die Hauptprotokolle selbst mit den Registern für das Jahr 1854.
- 2 - P.6. a.9. c.3. b.114. Die Hauptprotokolle selbst mit den Registern für das Jahr 1861.

<sup>72</sup> StAB 2 - M.6. b.4. d.4. h.

<sup>73</sup> Siehe dazu die Magisterarbeit von Heiko Herold: *Bremens Handel mit Shanghai im Spiegel der Konsulatsberichte 1842–1867*, Düsseldorf 2004 (unveröffentlicht).

## 2. Archiv der Handelskammer Bremen (HKB)

<i>Hb II</i>	<i>Handelspolitik – Außenhandel: Länder.</i>
Hb II 83, Bd. 1	China 1849 – 1862.
Hb II 83, Bd. 2	China 1863 – 1870.
Hb II 83, Bd. 3	China 1871 – 1893.

## 3. Archiv der Hansestadt Lübeck (AHL)

Altes Senatsarchiv, Externa, Anglicana 328 (ASA E A 328).  
Altes Senatsarchiv, Externa, Übersee 2 (ASA E Ü 2).

## 4. Commerzbibliothek der Handelskammer Hamburg (CHH)

Consulats-Berichte 1843 – 1861.

## 5. Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg (StAH)

Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 1 b	Hamburgisches Konsulat zu Kanton, 1851 – 1854.
Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 1 d	Hamburgisches Konsulat zu Kanton, 1859.
Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 2 b	Hamburgisches Konsulat zu Shanghai, 1852.
Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 2 c	Hamburgisches Konsulat zu Shanghai, 1853 – 1859.
Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 2 d	Hamburgisches Konsulat zu Shanghai, 1859 – 1860.
Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 2 e	Hamburgisches Konsulat zu Shanghai, 1860 – 1869.
Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 4 a	Hamburgisches Konsulat zu Fuzhou, 1856.
Senat Cl.VI, No. 14 a, Vol. 2, Fasc. 4 c	Hamburgisches Konsulat zu Fuzhou, 1859 – 1860.

## 6. Archiv der Firma Siemmsen & Co. GmbH (AS)

Diverse Korrespondenz und Anzeigen 1855 – 1870 (Div. Kor.).

## »A few burghers in a little Hanseatic town« – Die Bremer Seerechtskampagne von 1859

Von Jan Martin Lemnitzer

Am 10. Dezember 1859 veröffentlichte die Londoner *Times* einen Artikel, der sich über die jüngste Initiative der Bremer Handelskammer köstlich amüsierte: »a few burghers in a little Hanseatic town«, so die Zeitung, hätten gerade zum Wohle der Menschheit ein neues Seerecht verkündet.<sup>1</sup> Mit ihrem Spott hatte die *Times* gar nicht so unrecht, denn führende Bremer Liberale und der Senat wollten tatsächlich das bestehende Völkerrecht in einem bestimmten Punkt in ihrem Sinne reformieren.

Zum Zwecke einer Liberalisierung des Seekriegsrechts initiierten sie eine internationale Kampagne, die sich an angloamerikanischen Vorbildern orientierte und als erstaunliches Beispiel aktiver, zielgerichteter Diplomatie weit über das hinausgeht, was bisher über die außenpolitische Dynamik deutscher Kleinstaaten bekannt ist.<sup>2</sup> Zwar waren auch die kleinsten Teilstaaten des deutschen Bundes nach den Statuten der Wiener Kongressakte außenpolitisch souverän,<sup>3</sup> solange sie keine auswärtigen Verbindungen eingingen, »welche gegen die Sicherheit des Bundes oder einzelner Bundesstaaten gerichtet wären«.<sup>4</sup> Doch wird den außenpolitischen Aktivitäten der kleinsten Bundesmitglieder allgemein keine besondere Bedeutung zugewiesen. Die Seerechtskampagne von 1859 ist ein eindruckvoller Beleg, dass es sich bei den Hansestädten trotz ihrer kleinen Bevölkerungszahl nicht um »insignifikante

- 1 The London Times vom 10. 12. 1859: »a few Burghers in a little Hanseatic town have just undertaken to promulgate, for the benefit of the world, a new Code of Maritime International Law.«
- 2 Die Bremer Außenpolitik im betreffenden Zeitraum ist bisher nur in Detailstudien zu Handelsverträgen (Jürgen Prüser, Die Handelsverträge der Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg mit überseeischen Staaten im 19. Jahrhundert [VStAB 30], Bremen 1962) oder der innerdeutschen Politik (Helmut Festerling, Bremens deutsche und hanseatische Politik in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts [VStAB 33], Bremen 1964) hinreichend erforscht.
- 3 Schlussakte der Wiener Ministerkonferenzen vom 15. 5. 1820, gedruckt bei Ernst Rudolf Huber, Dokumente zur deutschen Verfassungsgeschichte, Bd. 1, 3. Aufl. Stuttgart 1978, Nr. 31, S. 91-100, Art. 2. Diese Lösung wurde damals gewählt, weil Preußen und Österreich mit ihren großen Gebieten außerhalb des Deutschen Bundes ihre Eigenstaatlichkeit nicht aufgeben wollten. Waren allerdings zwei Mitglieder des Bundes souverän, so musste dies auch für alle anderen gelten, siehe Ernst Rudolf Huber, Deutsche Verfassungsgeschichte seit 1789, Bd. 1: Reform und Restauration 1789 – 1830, Stuttgart 1990, S. 603.
- 4 Deutsche Bundesakte vom 8. 6. 1815, gedruckt bei Huber, Dokumente (wie Anm. 3), Nr. 30, S. 84 - 90, Art. 11.

Zwergstaaten«<sup>5</sup> handelte und dass Bremen die sich dadurch bietenden Möglichkeiten auch aktiv wahrgenommen hat.

Im Folgenden soll diese vergessene Initiative dargestellt werden, die zuletzt in der 1866 erschienen Publikation »Frei Schiff unter Feindes Flagge« von Karl Ludwig Aegidi und Alfred Klauhold detailliert behandelt wurde.<sup>6</sup> Aufbauend auf Recherchen im Bremer Staatsarchiv kann nun mit bisher unveröffentlichten Dokumenten gezeigt werden, wie das Zusammenspiel von Handelskammer und Senat eine Kampagne mit beeindruckender internationaler Resonanz ermöglichte. Zuvor stellt sich jedoch die Frage, warum die Bremer Senatoren und Kaufleute ein so ausgeprägtes Interesse an einer Reform des Seekriegsrechts entwickelten.

Das Grundproblem ist einfach: befinden sich zwei Staaten im Krieg, so hat jede der Parteien das Recht, alle feindlichen Schiffe aufzubringen. Daher stiegen zu Beginn eines Seekrieges die Versicherungsprämien für die Reedereien dieser Nationen drastisch. Um Kosten zu sparen oder trotz einer überlegenen gegnerischen Kriegsmarine überhaupt noch Handelsgüter importieren zu können, wurden die Waren oft mit Handelsschiffen aus neutralen Staaten transportiert. Traditionell gab es ein Recht der Kriegsparteien, solche Schiffe zu untersuchen, denn der Import von Waffen und Munition (der sogenannten Konterbande<sup>7</sup>) in blockierte Häfen war auch Neutralen verboten. Diese Durchsuchungen wurden von den verschiedenen Staaten unterschiedlich intensiv durchgeführt, doch schon durch bloßes Überprüfen der Papiere von Schiff und Ladung konnte der jeweilige Eigentümer festgestellt werden. Nun wurde es rechtlich kompliziert, denn wie sollte mit neutralen Schiffen verfahren werden, deren Ladung Geschäftsleuten aus dem Land des Kriegsgegners gehörte? Und durfte man Ladungen beschlagnahmen, die zwar an Bord eines feindlichen Schiffes gefunden wurden, deren Besitzer aber ein neutraler Händler war?

Über diese Fragen, die für die Bremer Kaufleute als Angehörige eines zumeist neutralen Staates von größter Bedeutung waren, hatte es im 17. und 18.

5 Wolfgang J. Mommsen, *Das Ringen um den nationalen Staat – Die Gründung und der innere Ausbau des deutschen Reiches unter Otto von Bismarck 1850–1890*, Frankfurt am Main / Berlin 1993, S. 56.

6 Ludwig Karl Aegidi / Alfred Klauhold, *Frei Schiff unter Feindes Flagge*, Hamburg 1866. Seither ist sie von der Geschichtswissenschaft unbeachtet geblieben, die einzige Ausnahme in neuerer Zeit ist Rolf Hobson, der unter Bezug auf Aegidi und Klauhold kurz auf die Bremer Kampagne eingeht, siehe Rolf Hobson, *Prussia, Germany and Maritime Law from Armed Neutrality to Unlimited Submarine Warfare, 1780–1917*, in: Rolf Hobson / Tom Kristiansen (Hrsg.), *Navies in Northern Waters, 1721–2000*, London 2004, S. 97–116, 105.

7 Als Konterbande wurden alle Waren bezeichnet, die für die Kriegführung einer Konfliktpartei bestimmt waren. Unzweifelhaft war dies bei Waffen, Munition und Uniformen, doch gab es häufig Auseinandersetzungen um die Ausweitung solcher Listen. Besonders umstritten waren jene Waren, die sowohl zivil als auch militärisch nutzbar waren (Kohle, Baumwolle, Nahrungsmittel) und nach heutiger Terminologie als »dual use«-Güter bezeichnet werden.

Jahrhundert erbitterte Auseinandersetzungen gegeben. Die größte Seemacht Großbritannien richtete sich nach dem Eigentümerprinzip: neutrale Güter wurden selbst auf feindlichen Handelsschiffen nicht angetastet, feindliche Waren galten jedoch immer als gute Prise, auch an Bord von neutralen Schiffen. Dies bedeutete, dass jedes neutrale Schiff genaue Durchsuchungen durch britische Offiziere über sich ergehen lassen musste, weswegen es in der Vergangenheit oft zu Streitigkeiten gekommen war.<sup>8</sup> Aus Protest gegen diese Praxis bildete sich während des Amerikanischen Unabhängigkeitskrieges die sogenannte »Bewaffnete Neutralität« von 1780 heraus, eine Gruppe von Staaten unter der Führung der Zarin Katharina der Großen. Russland, Dänemark und Schweden forderten erfolgreich eine zurückhaltendere Handhabung dieses Rechts.<sup>9</sup>

Doch die Napoleonischen Kriege wurden wieder mit der alten Härte geführt, weswegen dieselbe Staatengruppe, diesmal unter dänischer Führung, genau 20 Jahre nach der ersten die zweite »Bewaffnete Neutralität« bildete.<sup>10</sup> Dieses Mal zeigte sich Großbritannien wenig kompromissbereit und beauftragte Admiral Nelson, die dänische Flotte vor Kopenhagen in einem Überraschungsangriff zu versenken, ein Vorgehen, welches 1807 wiederholt werden sollte. Diese unnachgiebige Haltung zeigte England auch gegenüber den Vereinigten Staaten, und die englischen Durchsuchungen trugen wesentlich zum Ausbruch des englisch-amerikanischen Krieges zwischen 1812 und 1815 bei.

Der Gegenentwurf zu Großbritanniens rabiaterem Vorgehen waren die sogenannten kontinentalen Grundsätze des Seehandelskrieges. Dieser auch »Flaggenprinzip« genannte Ansatz verschonte neutrale Schiffe, selbst wenn diese schwer mit feindlichen Waren beladen waren (»Frei Schiff, frei Gut«). Dafür (und dies war der Nachteil gegenüber dem Eigentümerprinzip) wurde regelmäßig neutrales Handelsgut konfisziert, falls sich dieses auf feindlichen Schiffen befand. Der große Vorteil des Flaggenprinzips für die neutrale Handelsschiffahrt waren jedoch die Durchsuchungen, die sich auf eine kurze Überprüfung der Papiere zur Bestimmung der Nationalität beschränkten.

Nach dem Ende des Krimkriegs 1856 einigten sich acht Staaten auf einen Kompromiss, den England und Frankreich auch schon während des Krieges angewandt hatten, das sogenannte »amerikanische Seerecht«. Dieses war nach seinem traditionellen Fürsprecher benannt und gewährte sowohl »Frei

8 Zur genauen Durchsuchung wurden verdächtige Schiffe in weit entfernt liegende Häfen beordert, und selbst wenn sich der Verdacht auf feindliche Ladung oder Konterbande als unbegründet herausstellte, erhielten die Reeder keinerlei Entschädigung.

9 Später schlossen sich Preußen, Österreich, Portugal und das Königreich beider Sizilien ihren Forderungen an. Siehe hierzu und insbesondere zu den Auswirkungen auf die Hansestädte Karl H. Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik – Von den Anfängen des Bremer Überseehandels bis 1815* (VStAB 59), Bremen 1995, S. 21 - 29.

10 *Convention pour le rétablissement d'une neutralité armée*, 16. 12. 1800, *British Foreign and State Papers* (im Folgenden kurz BFSP), Bd. 1, S. 327.

Schiff, frei Gut« als auch die Freiheit neutraler Güter auf feindlichen Schiffen. In der Pariser Erklärung vom 16. April 1856 wurde das amerikanische Seerecht aber mit einem Verbot der Kaperei verknüpft: Großbritannien verlangte für die Aufgabe eines Rechts, um dessen Durchsetzung es mehrere Kriege geführt hatte, eine angemessene Gegenleistung.<sup>11</sup>

Hatte sich bis dahin ein Privatmann (oder auch ein Unternehmen)<sup>12</sup> nach Empfang eines förmlichen Kaperbriefes durch den Souverän eines Staates auf eigene Rechnung am Seekrieg gegen einen anderen Staat beteiligen können, solange er die von ihm aufbrachten feindlichen Handelsschiffe nur von einem offiziellen Prisengericht verurteilen ließ, so galt dies nun als Piraterie. Hintergrund des britischen Drängens war die Furcht, in einen Krieg mit den Vereinigten Staaten verwickelt zu werden.

Die USA verfügten zwar nur über eine bescheidene Kriegsmarine, dafür besaßen sie allerdings eine der größten Handelsmarinen der Welt. Angelockt durch den hohen Gewinn, welchen die Kaperei versprach, wäre so mit privatem Kapital in kurzer Zeit die Umrüstung und Bewaffnung einer Vielzahl von Handelsschiffen möglich gewesen. Aus genau diesem Grund wollten die Vereinigten Staaten dieses Recht auch nicht aufgeben, denn im Falle eines Krieges mit Großbritannien waren die Kaperer ihre gefährlichste Waffe.

So kam es, dass der Triumph des »amerikanischen Seerechts« von vielen Staaten begrüßt wurde, während die USA selbst eines der wenigen Länder waren, die nicht beitraten. Um aus der diplomatischen Isolation herauszukommen, unterbreitete der amerikanische Außenminister William Marcy einen neuen Vorschlag: hiernach wären die USA bereit, die Kaperei aufzugeben,

11 Martens Nouveau Recueil General de Traités (im Folgenden kurz: Martens NRG), Bd. 15, S. 791; und im Annex zum Sitzungsprotokoll auf S. 767/8. Die sieben Unterzeichnerstaaten waren Frankreich, Großbritannien, Sardinien-Piemont, Österreich, Preußen, Russland und das Osmanische Reich. Die Frage nach dem Grund des englischen Beitritts wurde kontrovers diskutiert, siehe vor allem die nach Ansicht des Autors korrekte Darstellung bei William Malkin, *The Inner History of the Declaration of Paris*, *British Yearbook of International Law*, Bd. 8 (1927), S. 1-44, 37. Neuere Interpretationen betonen die Rolle liberaler Ideologie, zunächst Olive Anderson, *Some Further Light on the Inner History of the Declaration of Paris*, *Law Quarterly Review*, Bd. 76 (1960), S. 379-385, 380 und ihr folgend Winfried Baumgart, *Der Friede von Paris 1856. Studien zum Verhältnis von Kriegführung, Politik und Friedensbewahrung*, München 1972, S. 220, aber auch Bernard Semmel, *Liberalism and Naval Strategy – Ideology, Interest and Seapower during the Pax Britannica*, London 1986, S. 56/57. Zu den Kritikern Andersons zählen Warren F. Spencer, *The Mason Memorandum and the diplomatic origins of the Declaration of Paris*, in: Nancy N. Barker / Marvin L. Brown Jr. (Hrsg.), *Diplomacy in an Age of Nationalism: Essays in Honor of Lynn Marshall Case*, Den Haag 1971, S. 44-66, und C. I. Hamilton, *Anglo-French Seapower and the Declaration of Paris*, *International History Review*, Bd. 4, Nr. 2 (Mai 1982), S. 166-190.

12 Verordnung der französischen Regierung vom 2. Prairial, Jahr 11, über die Kaper, aus dem Französischen übersetzt von Karl Gildemeister, Bremen 1803, Art. 1.

wenn im Gegenzug die völlige Handelsfreiheit im Kriege (mit Ausnahme der Konterbande) völkerrechtlich garantiert würde. Auf diese Weise sollte das Privateigentum von Bürgern oder Untertanen kriegführender Staaten abgesichert und der lebenswichtige Seehandel vor den Übergriffen der großen Seemächte geschützt werden.<sup>13</sup>

Die Regierung unter Präsident Franklin Pierce rechnete zwar damit, dass Großbritannien den Vorschlag ablehnen würde, aber nun konnte man mit dem Finger auf London zeigen und die dortige Regierung für die andauernde Uneinheitlichkeit des Völkerrechts verantwortlich machen. Da aus London jedoch keine offizielle Ablehnung kam, versuchte es die Regierung unter Präsident Pierce in den letzten Tagen ihrer Amtszeit mit Einzelverträgen, die sie den Seemächten zur Unterschrift vorlegte.<sup>14</sup> Eine der ersten Antworten war die des Bremer Senats, doch ihr Inhalt war enttäuschend:

»The Bremen Government fully concurs in the proposition of the United States to establish the principle of immunity of all private property, not contraband, upon the high seas in time of war, and will cordially cooperate, as far as may be in its power, to promote the general adoption of that principle as one of international law. (...) As a small state almost exclusively devoted to commerce and navigation Bremen is naturally deeply interested in having the rights of neutrals fixed and settled by the common consent of all nations on the broadest and most liberal basis, and its government is anxious also, that these changes in the principles of maritime law should receive the consideration of all the powers concerned therein at an early day.«<sup>15</sup>

Die Bremer Reaktion ist, abgesehen von der Unterstützung für radikale Ideen eines weitgehend unbeschränkten Handels mit Waffen und Munition an Kriegführende,<sup>16</sup> typisch für die aller kleinen Staaten, denn ohne offizielle Kenntnis der Haltung Englands wollte niemand den Kopf zu weit aus dem Fenster strecken und einem Vertrag zustimmen, zumal der Empfänger dieser Note ein neuer amerikanischer Außenminister war. Die im März 1857 ins Amt gekommene Regierung des neuen amerikanischen Präsidenten James Buchanan suspendierte die Verhandlungen dann auch sofort in einer ihrer ersten Amtshandlungen, denn das neue Staatsoberhaupt wollte unter gar keinen Umständen auf das Recht auf Kaperei verzichten.<sup>17</sup>

13 Marcy an Sartiges, 28. 7. 1857, BFSP, Bd. 55, S. 589.

14 Dallas an Clarendon, 24. 2. 1857, BFSP, Bd. 55, S. 599. Der Note lag ein Entwurf bei, der auch in die anderen Hauptstädte weitergeleitet wurde.

15 Schleiden an Cass, 2. 4. 1857, gedruckt bei Aegidi / Klauhold, *Frei Schiff* (wie Anm. 6), S. 24.

16 Ebd.: »The Bremen Government has also noticed with great interest, that the question of modifying, if not abandoning, the doctrine hitherto recognized in relation to contraband trade, has engaged the attention of the United States, while it is not proposed to press at this time a change in the existing law upon this subject.«

17 Dallas an Clarendon, 25. 4. 1857, BFSP, Bd. 55, S. 602.

Allerdings schien sich zwei Jahre später ein Meinungsumschwung seiner Regierung anzudeuten: Ende Juni 1859 verfasste der neue Außenminister Lewis Cass ein umfangreiches Rundschreiben zur amerikanischen Haltung zum Seekriegsrecht und versandte es an seine Diplomaten in den wichtigsten europäischen Hauptstädten.<sup>18</sup> Er drückte seine tiefe Sorge über den Krieg in Italien aus, vor allem hinsichtlich der Gefahr einer Ausweitung des Konflikts und warnte davor, dass Konflikte über das Neutralitätsrecht zur See eine solche Ausweitung begünstigen oder gar auslösen könnten. Das gegenwärtige Recht enthalte Prinzipien, die dem Zeitgeist nicht mehr entsprächen, namentlich der Handelskrieg sei mit den modernen Ansichten nur schwer zu vereinbaren. So entstamme beispielsweise die Anmaßung, feindliches Gut auf einem neutralen Schiff zu konfiszieren, aus einer Epoche, in der die Furien des Krieges nur in geringem Maße von Menschlichkeit und Religion gezähmt gewesen seien. Im Lichte dessen sei es eine boshafte Ungerechtigkeit, wenn die Unterzeichner der Pariser Seerechtsdeklaration diese Regel nur Beitrittsstaaten vorbehalten wollten, und die Vereinigten Staaten würden dies nicht akzeptieren:

»It ought not to be expected that this country would quietly acquiesce in such in invidious distinction, and the expectation, if indulged, would be sure to be disappointed.«<sup>19</sup>

Neben dieser handfesten Drohung enthielt das Memorandum aber auch noch mehrere verbale Verbeugungen vor dem liberalen Zeitgeist und einige sehr weitgehende Vorschläge, so zum Beispiel, dass nur solche Häfen als blockiert gelten sollten, die auch von der Landseite her belagert werden, oder eine Beschränkung des Konterbande-Begriffs auf Waffen und Munition, oder sogar die Einrichtung eines unabhängigen internationalen Tribunals zur Schlichtung von Streitigkeiten über Konterbandelisten und sonstige Beschwerden von Neutralen. Man konnte in der Denkschrift also auch durchaus eine vorsichtige Annäherung an die Position der Vorgängerregierung sehen, und während man in den großen Kanzleien nach dem glimpflichen Verlauf der italienischen Krise erleichtert aufatmete und sich an die Neuordnung des Europäischen Konzerts machte, wurde das Cass-Memorandum andernorts aufmerksam studiert.

In Bremen war man der Auffassung, dass die dem Marcy-Vorschlag folgenden, gescheiterten Verhandlungen eine hervorragende Gelegenheit zum Erfolg gewesen waren, die auch wegen des Schweigens der liberalen öffentlichen Meinung leichtfertig vergeben wurde. Anfang August 1859 sandte der Berliner Ministerresident Dr. Heinrich Geffcken eine ausführliche

18 Cass an Mason, 27. 6. 1859, gedruckt bei Aegidi / Klauhold, *Frei Schiff* (wie Anm. 6), S. 35 ff.

19 Die Staaten hatten sich im Protokoll verständigt, dass keiner der Unterzeichner in Zukunft ein seerechtliches Abkommen abschließen dürfe, welches die Bestimmungen der Erklärung nicht enthält, um ihre Unteilbarkeit zu wahren, siehe Martens NRG, Bd. 15, Protokoll der 24. Sitzung vom 16. April, S. 768 - 769; Malkin, *Declaration* (wie Anm. 11), S. 36.

Zusammenfassung nach Bremen,<sup>20</sup> während sein Londoner Kollege Dr. Rücker gleichzeitig ebenfalls in dieser Frage aktiv war. Dieser hatte in einer englischen Zeitung eine Meldung entdeckt, nach der die amerikanische Regierung nun grundsätzlich bereit sei, das Recht der Kaperei aufzugeben. Rücker wollte herausfinden, ob dahinter eine Bereitschaft zum Beitritt zur Pariser Erklärung oder eine neue Initiative zum Marcy-Amendment stand, wurde jedoch vom amerikanischen Gesandten Dallas enttäuscht:

»Hinsichtlich des Kaperei-Rechts bemerkte Mr. Dallas daß sich die Ansichten der amerikanischen Regierung geändert haben. Marcy der in seiner bekannten Depesche darauf verzichten wollte, falls auf die Wegnahme von Privat-Eigenthum im Kriege allgemein verzichtet werde, sei zu dieser Auffassung durch die Autorität älterer amerikanischer Staatsmänner namentl. Franklins bewogen worden, doch habe dieser damals offenbar nicht die Größe der künftigen Entwicklung des amerikanischen Handels vorausgesehen. General Cass dagegen scheint der Meinung, die auch Mr. Dallas theilt, daß die Kaper nicht nur ein wirksames Angriffs- sondern ein für die Ver. Staaten unentbehrliches Vertheidigungsmittel sei; wenn England seine ganze Flotten-[Macht] gegen die Vereinigten Staaten anwenden könnte, würden gleich alle ihre Küsten und Häfen gesperrt sein und ihnen nur die Berge als Zuflucht bleiben. Durch Ausrüstung von Kaperschiffen deren sie innerhalb eines Jahres mehr als tausend aussenden könnten, würden sie den Handel Englands auf allen Meeren zu bedrohen u. dadurch die Concentration der Flotte an ihren Küsten abzuwenden im Stande sein. So lange die Ver. Staaten nicht eine den Europäischen Verhältnissen gewachsene Flotten- und Landmacht aufrecht erhalten könnten, würden sie das Recht der Kaperei zu ihrem Schutze nicht entbehren können.«<sup>21</sup>

Eine Durchsetzung des Marcy-Amendments erschien ohne die Unterstützung der amerikanischen Regierung völlig aussichtslos, weswegen das Thema auch im an dieser Reform brennend interessierten Bremen zunächst von der Tagesordnung verschwand. Dies änderte sich erst im Oktober 1859 durch einen im liberalen *Bremer Handelsblatt* erschienen Artikel mit dem Titel »Die maritimen Interessen auf einem europäischen Congresse«.

Die Herausgeber betrachteten den als sicher angenommenen Kongress zur Regelung der italienischen Frage als eine willkommene Möglichkeit, Fort-

20 Geffcken an Smidt, 4. 8. 1859, Staatsarchiv Bremen (im Folgenden kurz: StAB), 2-R.11.dd Bd. 1. Friedrich Heinrich Geffcken (1830–1896) war von 1856 bis 1866 Vertreter der Hansestädte in Berlin. Er stand 1888 im Mittelpunkt der sogenannten »Geffcken-Affäre« und wurde von Bismarck nach der Veröffentlichung von Auszügen aus Kaiser Friedrichs Kriegstagebuch wegen Landesverrat angeklagt, siehe *Neue Deutsche Biographie*, herausgegeben von der historischen Kommission bei der bayerischen Akademie der Wissenschaften, Bd. 6, Berlin 1964.

21 Rücker an Smidt, 3. 8. 1859, ebd.

schritte im Völkerrecht zu erzielen, schließlich gehöre ebendies zu den »eigentlichen Aufgaben eines solchen Congresses«. Ziel der aufzunehmenden Verhandlungen müsse es sein, »etwaige zukünftige Kriege wenigstens zu humanisieren und sie der Barbarei des Mittelalters zu entkleiden.« Würde ein Staat beutelustige Truppen plündernd in eine Provinz ziehen lassen, gäbe es einen Aufschrei der Entrüstung, aber auf See sei der Raub von Privateigentum immer noch legal. Der Meinungsumschwung der amerikanischen Regierung war dem Verfasser offensichtlich verborgen geblieben, denn man vermutete den Widerstand vor allem in London:

»Amerika, dem das Völkerrecht schon so manchen wichtigen Fortschritt verdankt, hat sich den europäischen Mächten gegenüber bereits dahin erklärt. (...) Es kommt eigentlich nur noch darauf an, das Widerstreben Englands zu bekämpfen. Dem gemeinsamen Auftreten der vier anderen europäischen Großmächte und der Vereinigten Staaten wird England bei einer an sich so gerechten und humanen Sache auf die Dauer sich schwerlich widersetzen können.«<sup>22</sup>

Hinter diesem Zeitungsartikel stand die in diesen Tagen in Bremer Handelskreisen weit verbreitete Sorge, Bremen könne sich durch einen Krieg Frankreichs gegen den Deutschen Bund plötzlich in der Position der kriegführenden Partei wiederfinden, der die Pariser Erklärung keinerlei Schutz gewährt.<sup>23</sup> Dieselbe Befürchtung hatten schon Jahrzehnte zuvor Bremer Diplomaten gehegt, als die drei Hansestädte gemeinsam in der Folge des Friedens von Lunéville 1801 ihre Anliegen erst in Paris und dann bei den Verhandlungen der Reichsdeputation in Regensburg vortrugen.<sup>24</sup> Wichtigstes Ziel der Unterhändler war neben der Sicherung der Unabhängigkeit als Freie Stadt die Festschreibung der Neutralität.<sup>25</sup> Dadurch wäre die Stadt und ihr Seehandel von Reichskriegen nicht betroffen gewesen, und zum weiteren Schutz des Handels sollte auch das Prinzip »Frei Schiff, frei Gut« in den Reichsbeschluss aufgenommen werden.<sup>26</sup> Sie setzten sich zumindest teilweise durch, denn § 27

22 Bremer Handelsblatt, 29. 10 1859, siehe auch StAB, 2 - R.11. dd Bd. 1.

23 Bremer Handelsblatt, 2. 7. 1859, siehe auch C. W. Asher, *German Resolutions and British Policy: Observations on the Past, Present and Future of International Law*, Hamburg 1860, S. 3.

24 Der Frieden von Lunéville vom 9. Februar 1801 zwang Deutschland zur Abtretung des linken Rheinufer an Frankreich. Nach dem Vertrag waren die weltlichen Landesherren, die dadurch Ländereien verloren hatten, vom Reich mit rechtsrheinischen Gebieten zu entschädigen. Diese konnten nur durch umfangreiche Säkularisierungen und Mediatisierungen beschafft werden. Die Ausfertigung des entsprechenden Entschädigungsgesetzes übertrugen Kaiser und Reichstag einer speziellen Reichsdeputation, die ihre Arbeit mit dem Reichsdeputationshauptschluss vom 25. Februar 1803 beendete.

25 Zu entsprechenden Bremer Bemühungen im 18. Jahrhundert siehe Schwebel, *Bremer Kaufleute* (wie Anm. 9), S. 41-44.

26 Siehe Klaus Peter Schröder, *Das Alte Reich und seine Städte*, München 1991; S. 90-91; Hans Wiedemann, *Die Außenpolitik Bremens im Zeitalter der Französischen Revolution 1794 - 1803*, Bremen 1960, S. 153-161. Durch eine Anerkennung

des Reichsdeputationshauptschlusses gewährte den freien Städten die »unbedingte Neutralität« selbst während Reichskriegen.<sup>27</sup> Eine solche Ausnahmeregelung gab es für die vier verbliebenen freien Städte<sup>28</sup> nach dem Wiener Kongress nicht mehr, und sie waren nun nach § 41 der Wiener Schlussakte bei einem Reichskrieg automatisch Kriegspartei.<sup>29</sup>

Im Gegensatz zu den Verhandlungen über 50 Jahre zuvor war es nun also nicht der Senat, der zum Handeln drängte, sondern das *Bremer Handelsblatt*, das auf ein altes Problem der lokalen Reeder und Kaufleute hinwies. Das Marcy-Amendment versprach hier eine besonders elegante Lösung, denn bei einer Immunität des Handels auch unter feindlicher Flagge bedürfte es keiner neutralen Sonderstellung innerhalb des Deutschen Bundes mehr. Somit könnte der in der Vergangenheit oft gegen die Hansestädte erhobene Vorwurf des mangelnden Patriotismus umgangen und die Unterstützung Preußens für das Bremer Anliegen gewonnen werden.

Folglich verfehlte die Argumentation auch ihren Eindruck auf den für Äußeres zuständigen Senator Dr. Heinrich Smidt<sup>30</sup> nicht, der diesen Artikel und eine gleichlautende Forderung der *Weser-Zeitung* Heinrich Geffcken zukommen ließ und sich nach dessen Meinung erkundigte. Geffcken war skeptisch: Die Vorschläge seien »gewiß ungemein beachtenswert, aber wird England zumal in dem jetzigen Augenblick wo es den Krieg fürchtet beitreten wollen?« Er empfahl eine Sondierung der englischen Haltung durch Rücker und fügte hinzu:

»Ich besitze ein ziemlich reichhaltiges Material über die Frage, namentlich hat mir der verstorbene Mason gestattet, Auszüge aus seiner Correspondenz mit Marcy, Cass und Walewski zu machen. – Letzterer war durchaus geneigt das amerikanische Amendment anzunehmen, erklärte aber es müsse den Unterzeichnern des Pariser Friedens vorgelegt werden und dazu komme es auf der Konferenz nicht, weil Oesterreich dieselbe strikt auf die bessarabische Frage beschränkt wissen wollte. Zu Petersburg und hier war man günstig für die Annahme gestimmt, ob

des Prinzips »Frei Schiff, frei Gut« durch die anderen Reichsglieder hätte die bremische Flagge fortan feindliche Importe schützen können.

27 »Sie genießen, auch selbst in Reichskriegen, eine unbedingte Neutralität.« Reichsdeputationshauptschluss vom 25. 2. 1803, gedruckt bei Huber, Dokumente (wie Anm. 3), Nr. 1, S. 1-28. Dies bewahrte Bremen allerdings nicht vor der Blockade der Weser durch England und der Besetzung durch zunächst preußische, dann französische Truppen in den folgenden Kriegsjahren. Zur Blockade von Weser und Ems siehe Schwebel, *Bremer Kaufleute* (wie Anm. 9), S. 87-118.

28 Diese waren Bremen, Frankfurt am Main, Hamburg und Lübeck.

29 Schlussakte der Wiener Ministerkonferenzen vom 15. 5. 1820, gedruckt bei Huber, Dokumente (wie Anm. 3), Nr. 31, S. 91-100.

30 Johann Heinrich Wilhelm Smidt (1806–1878) wurde erst 1874 offiziell Senatskommissar für Auswärtige Angelegenheiten, erledigte aber das Tagesgeschäft für den gleichzeitig als Senatspräsident amtierenden Arnold Duckwitz (1802–1881), vgl. Tobias C. Bringmann, *Handbuch der Diplomatie 1815–1963*, München 2001, S. 58.

man bei der heutigen Schlawheit indes geneigt sein wird einen Antrag darauf zu stellen, muß ich dahingestellt sein lassen.«<sup>31</sup>

Geffcken verfügte während seiner Zeit in Paris offensichtlich über ein ausgezeichnetes Vertrauensverhältnis zum amerikanischen Gesandten John Mason und hatte sich dort intensiv mit den durch die Pariser Erklärung aufgeworfenen Problemen beschäftigt.<sup>32</sup> Seine skeptische Haltung bezüglich einer preußischen Initiative sollte sich bestätigen, doch zunächst versuchte es Geffcken dennoch auf diesem Wege. Einen Tag später traf er den preußischen Außenminister Schleinitz anlässlich einer Soirée des holländischen Gesandten, und als das Gespräch auf den geplanten Kongress kam, den Schleinitz für sicher hielt, sprach er ihn auf die Möglichkeit eines preußischen Antrags zur Seerechtsreform an. Schleinitz gab zur Antwort, »daß er in thesi der Sache sehr günstig ist, aber zweifelt ob es bei der Lage der Verhältnisse möglich und auch nützlich ist andere Fragen als die Italienische auf dem Congreß vorzubringen.« Geffcken argumentierte daraufhin, dass ein großer Unterschied zwischen politischen und allgemein völkerrechtlichen Problemen bestehe. Die großen Kongresse hätten sich immer mit solchen Fragen beschäftigt und die Fortschritte des Völkerrecht seien oft durch ihre Entschlüsse fixiert.

»Wozu ich selbst Preussen auffordern möchte, sei eben nur bei dem sich versammelnden Appellhofs des Völkerrecht eine Revision der Bestimmungen der Pariser Congreßacte zu beantragen und hierzu scheint mir niemand geeigneter und berechtigter als der Preußische Minister.«<sup>33</sup>

Schleinitz blieb bei seiner Skepsis bezüglich Österreichs, versicherte aber, dass Preußen das »lebhafteste Interesse« an einer Regelung im Bremer Sinne habe und bat Geffcken um ein vertrauliches Memorandum über die Bremer Ansichten. Diese Denkschrift, die Schleinitz am 15. November erhielt, führt das Argument hinsichtlich der durch Kongresse erreichten Fortschritte im Völkerrecht in einer für den Vertreter eines Kleinstaates erstaunlichen Weise fort: Dieses Gremium sei vor allem deshalb dazu so geeignet, weil seine Entscheidungen von den nicht vertretenen Staaten immer ausdrücklich oder stillschweigend akzeptiert wurden.<sup>34</sup>

Ein solcher Beschluss zur Annahme des Marcy-Amendments wäre aus Bremer Sicht hochwillkommen, und daher biete der nächste Kongress eine günstige Gelegenheit, die allerdings gründlicher Vorbereitung bedürfe. Nach der Ansprache des amerikanischen Präsidenten Pierce vom Dezember 1856 zu schließen sei Russland zu den Unterstützern eines solchen Vorschlags zu zählen, und auch von Preußen und Österreich seien Geffckens Äußerungen in

31 Geffcken an Smidt, 4. 11. 1859, StAB, 2 - R.11. dd Bd. 1.

32 Geffcken war 1854 in den diplomatischen Dienst eingetreten und diente dann zwei Jahre als hanseatischer Legationssekretär in Paris.

33 Geffcken an Smidt, 5. 11. 1859, StAB, 2 - R.11. dd Bd. 1.

34 Denkschrift Dr. Geffcken, 15. 11. 1859, gedruckt bei Aegidi / Klauhold, *Frei Schiff* (wie Anm. 6), S. 53 ff.

dieser Hinsicht bekannt. Für Frankreich wisse er dies nicht aus erster Hand, doch führt er eine Depesche Masons vom 3. November 1856 an, indem dieser die Zustimmung des Kaisers als gesichert betrachtet.<sup>35</sup> Nach den Bestimmungen der Pariser Erklärung könne eine Reform dieses Dokuments nur von einer Versammlung aller Unterzeichner ausgehen, was einem Europäischen Kongress gleichkomme. Österreich habe die Ausweitung der Agenda bei Europäischen Konferenzen bisher immer erfolgreich verhindert, aber vielleicht sei dieser Aufschub der Sache sogar zuträglich gewesen.

Entscheidend sei die Haltung Großbritanniens, und während liberale Freihändler wie Richard Cobden glühende Befürworter der Reform seien, gebe es starke Vorbehalte: So habe John Russell beispielsweise im März 1857 behauptet, durch die Freiheit des Seehandels würde ein wichtiger Grund wegfallen, der andere Staaten traditionell von einer Kriegserklärung gegen England abgehalten haben, nämlich die Gewissheit des Ruins des eigenen Handels. Allerdings gingen solche Bedenken immer von der Voraussetzung der maritimen Übermacht Großbritanniens aus, und an diese glaubten die Engländer mittlerweile selbst nicht mehr. Frankreich, Russland und die USA hätten gemeinsam eine riesige Flotte und wenige Kolonien, während England ein Weltreich verteidigen müsste und unter den gegenwärtigen Bedingungen des Völkerrechts schwer zu leiden haben würde.

Außerdem sei die von England praktizierte Form der Handelsblockade durch die Existenz von Eisenbahnen unmöglich geworden: Handelsgüter würden einfach auf Schienen verladen und zum nächsten neutralen Hafen transportiert, eine Möglichkeit, die einzig dem Inselreich England verwehrt bliebe. Eine Reform würde England also nichts kosten, die rechtliche Anomalie zwischen See und Land beseitigen und den ständigen Streit zwischen Neutralen und kriegführenden Staaten entschärfen.

Drei Tage später berichtete Senator Smidt seinem Washingtoner Gesandten Schleiden über die Bremer Aktivitäten und äußerte sich optimistisch, dass Preußen die ihm zgedachte Rolle spielen werde, schließlich sei durch eine solche Initiative gewährleistet, »daß Preußen damit eine Thätigkeit für den Congreß [habe] (statt bloß in den italienischen Dingen seine Unterschrift zu einem fait accompli geben zu müssen) und daß es so selbständig mit Vorschlägen hervortrete, für die ihm Deutschland und der gesamte Handel dankbar sein werden.« In Bremen selbst sei die Angelegenheit »inzwischen Gegenstand einer unter dem Liberalen H. H. Meier an der Spitze sich vorbereitenden Agitation geworden«, und man wolle »Resolutionen ad modum Englischer und Amerikanischer Vorgänge bei solchen Anlässen« entwerfen und auch in England bekannt machen.<sup>36</sup> Während Smidt in diesem Brief davon ausging, dass in den Vereinigten Staaten derzeit »nichts Ersprößliches in der Sache geschehen« könne, kann Geffcken kurz darauf von einer entschiedenen Förderung der Bremer Initiative durch die USA berichten:

35 Hierbei handelt es sich wohl um eine der zuvor erwähnten Abschriften aus den Akten Masons.

36 Smidt an Schleiden, 18. 11. 1859, StAB, 2 - R.11. dd Bd. 1.

»Der amerikanische Gesandte J[oseph]. Wright sagt mir, er habe zuverlässige Nachricht aus London, England würde einer Praeposition Preußens auf Annahme der Amerikanischen Seerechtsprinzipien nicht entgegenstehen, sondern sich der Sache wenn auch mehr widerwillig anschließen. Er hat deshalb mit H. von Schleinitz gesprochen und ihn sehr darin bestürmt den Antrag zu stellen.«<sup>37</sup>

Dasselbe Ziel hatte auch die bereits angesprochene Kampagne Bremer Kaufleute: Auf einer Versammlung am 2. Dezember wurde eine Resolution verabschiedet, die feststellte, »daß völkerrechtlich im Seekriege noch gestattet wird, was am Lande längst als rohe Gewalt gebrandmarkt ist« und den Senat zur Lobbyarbeit bei den verbündeten deutschen Regierungen und den Kongressmächten aufrief.<sup>38</sup> Zusätzlich wurde ein spezielles Komitee eingerichtet, welches gezielt alle Konsuln und die an »der Wohlfahrt des Seeverkehrs« interessierten Personen im In- und Ausland im Bremer Sinne beeinflussen wollte. Zu diesem Zweck wurde die Resolution ins Englische und Französische übersetzt und an Handelskammern und Zeitungen in aller Welt verschickt.<sup>39</sup>

Hinter dieser Initiative stand ein bestimmter Zweig der Bremer Liberalen, die mehrheitlich ebenso wie der angesprochene H. H. Meier<sup>40</sup> selbst ökonomisch von den Gefahren einer Kriegsbeteiligung betroffen waren, weswegen das *Bremer Handelsblatt* später auch schlicht von einer »Rhederversammlung« sprach.<sup>41</sup> Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, dass das Gros der Teilnehmer bei der Gründung des Norddeutschen Lloyd drei Jahre zuvor Anteile gezeichnet hatte, denn von insgesamt 4 Millionen Reichstalern Eigenkapital waren etwa 1,5 Millionen von an der Bremer Börse registrierten Kaufleuten aufgebracht worden.<sup>42</sup> Die neue Aktiengesellschaft war allerdings in der Wirtschaftskrise des Jahres 1857 sofort ins Straucheln geraten, und in der Folge von Havarien und dem Rückzug wichtiger Großaktionäre sank der Preis der Anteilsscheine auf 25 Prozent ihres Nennwerts.<sup>43</sup> Mit der Eröffnung eines regelmäßigen Linienverkehrs von Ozeandampfern zwischen Bremerhaven und New York im Juni 1858 wurde der Grundstein für den langfristigen Erfolg

37 Geffcken an Smidt, 29. 11. 1859, ebd.

38 Gedruckt bei Aegidi / Klauhold, *Frei Schiff* (wie Anm. 6), S. 56 ff.

39 Originale dieses Flugblatts finden sich noch in den Akten der Bremer Gesandtschaft in Washington, StAB, 4.48-174.

40 Hermann Henrich Meier (1808–1898), Großkaufmann und Gründer des Norddeutschen Lloyd, 1849 Mitglied der Nationalversammlung (Casino), später nationalliberaler Abgeordneter im Reichstag (1867–1871, 1878–1887), vgl. Heinrich Best / Wilhelm Wege, *Biographisches Handbuch der Abgeordneten der Frankfurter Nationalversammlung 1848/49*, Düsseldorf 1996, S. 234.

41 *Bremer Handelsblatt* vom 10. 12. 1859. Dieselbe Zeitung berichtet aber auch von über 300 Teilnehmern, so dass der Saal über der Börse fast zu klein gewesen sei, *Bremer Handelsblatt* vom 2. 12. 1859.

42 Andreas Schulz, *Vormundschaft und Protektion – Eliten und Bürger in Bremen 1750–1880*, München 2002, S. 476.

43 Ebd., S. 482. Siehe auch Herbert Schwarzwälder, *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen*, Bd. II, Bremen 1995, S. 237–239.

des Unternehmens gelegt, doch hing die Erholung essentiell von der Kontinuität des Passagier- und Paketgeschäfts ab. Eine Unterbrechung der Amerika- linie durch einen europäischen Krieg hätte dem Norddeutschen Lloyd vermutlich das Genick gebrochen.

Andererseits handelt es sich aber auch um ein Beispiel für die nach Ansicht von Andreas Schulz in Bremen besonders verbreitete liberale Fortschritts- ideologie, deren Anhänger durchaus daran glaubten, den gesellschaftlichen Fortschritt voranzutreiben, indem sie ihre eigenen, primär wirtschaftlichen Interessen verfolgten.<sup>44</sup> So verband sich in diesem Projekt massiver Eigen- nutz mit der Erwartung, den konservativen Senat in Zugzwang zu bringen, denn gegen die liberale Forderung nach Handelsfreiheit im Kriege gab es aus Bremer Sicht im Grunde kein Gegenargument. Das Seekriegsrecht diente also dazu, der liberalen Idee einen Dienst zu erweisen und sie endgültig von den Schatten des Jahres 1849 zu befreien:

»Nach einem zehnjährigen Schlummer ist der Sinn für öffentliches Leben und der Glaube an einen endlichen Sieg jener Macht, die man ›öffent- liche Meinung‹ nennt, auch in Deutschland wieder erwacht!«<sup>45</sup>

Der Bremer Senat versprach die weitere Förderung des Anliegens unter Ver- weis auf die »zu gleichem Zwecke seinerseits bereits erfolgten Bestrebun- gen«, <sup>46</sup> was diesen jedoch nicht vor einem wenige Tage später gestellten Antrag der Commerzdeputation im selben Sinne bewahrte, die den Senat eindringlich zum Handeln aufrief. Das besondere Interesse der Bremer Kauf- leute am Seekriegsrecht bestehe, seit »vor etwa sechs oder sieben Monaten die Eventualität eines deutschen Bundeskrieges mit Frankreich immer dro- hender hervortrat« und ihnen bewusst geworden sei, dass bei einem solchen Krieg zwar die Waren auf neutrale Schiffe geladen werden könnten, aber alle deutschen Schiffe völlig schutzlos seien.<sup>47</sup> Ähnliche Erwägungen, im Verbund mit einer Aufforderung der Bremer Kollegen, hatten einige Tage zuvor die Lübecker Handelskammer zu einer gleichlautenden Aufforderung an den dortigen Senat veranlasst.<sup>48</sup>

Doch die Bremer Initiative war bereits längst über den beschränkten Rah- men hanseatischer Politik hinaus. Smidt berichtete erfreut, in den »betreffen- den Kaufmännischen und Handelskreisen« sei man eifrig dabei, die Initiative in die Presse zu bringen.<sup>49</sup> Ein Ergebnis war der eingangs zitierte Kommentar der Londoner *Times*. Neben den Spott trat in dem Artikel aber auch die Befürchtung, dass die Initiative Erfolg haben könnte, denn man war sich der

44 Andreas Schulz, Liberalismus in Hamburg und Bremen zwischen Restauration und Reichsgründung, in: Lothar Gall / Dieter Langewiesche (Hrsg.), Liberalis- mus und Region, München 1994, S. 135-160, 160.

45 Bremer Handelsblatt vom 2. 12. 1859.

46 Bremer Senat an das Comité für die Seerechtsverhältnisse, 9. 12. 1859, gedruckt bei Aegidi / Klauhold, Frei Schiff (wie Anm. 6), S. 61.

47 Antrag der Commerz-Deputation an den Senat Bremen vom 7. 12. 1859, ebd. S. 62.

48 Handelskammer Lübeck an Handelskammer Bremen, 13. 12. 1859, ebd., S. 65.

49 Smidt an Geffcken, 21. 12. 1859, StAB, 2 - R.11.dd Bd. 1.

Folgen des von dieser Zeitung sonst propagierten kriegerischen Kurses in der Außenpolitik bewusst. Englische Händler fühlten bereits dessen »einzigsten Nachteil« und seien daher für solche Botschaften empfänglich:

»Even among our own multitudes there is a very large number of weak-minded people who will echo with zeal those cries about civilisation which keener wits will for their own purposes readily suggest.«<sup>50</sup>

Das liberale Sprachrohr ebensolcher Ansichten, der *Economist*, druckte die Bremer Resolution eine Woche später ab und beurteilte die Initiative natürlich völlig anders: »It is creditable to so small a State as Bremen that it should have sufficient courage to make so great a proposal, and sagacity enough to make one that is so good.«<sup>51</sup> Der Erfolg der Pariser Erklärung sei zwar bemerkenswert, doch sei nun die unschöne Entwicklung eingetreten, dass eine große Seefahrtsnation nicht beigetreten sei, aber dennoch fast alle Vorteile der Deklaration ernte. Darüber hinaus sei die derzeitige Rechtslage auch logisch unhaltbar: man könne entweder dafür kämpfen, den Seekrieg auf ein Duell zwischen zwei Marinen zu begrenzen, oder aber zur möglichst schnellen Bezwingung des Gegners eine grausame, aber dafür kurze Blockade fordern. Durch die englischen Zugeständnisse in Paris sei der zweite Weg nicht länger gangbar, also müsse der erste auch konsequent weiter verfolgt werden.

Aber das eigentliche Ziel der Bremer Kampagne waren nicht die englischen Zeitungen, sondern die Handelskammern in aller Welt, die wiederum Druck auf ihre jeweiligen Regierungen ausüben sollten. Interessanterweise setzte das internationale Echo der Kampagne vor dem nationalen ein, man hatte in Bremen wohl bessere Kontakte übers Meer als über Land, oder die anglo-amerikanische Kampagnenkultur war dem deutschen Bürgertum außerhalb der Hansestädte schlicht noch nicht vertraut.

Die erste Reaktion kam von der Handelskammer Marseille, die den französischen Handelsminister am empfindlichsten Punkt des napoleonischen Regimes zu packen versuchte, dem Prestige. Frankreich dürfe schließlich nicht hintenanstehen, wenn andere Staaten an der Spitze der Zivilisation voranschritten.<sup>52</sup> Nur Tage später erhielt der englische Außenminister John Russell einen Brief von der anderen Seite des Atlantiks, in dem ihn die Kaufleute von St. John in Neu-Braunschweig unter Berufung auf ein »großes Treffen der Bürger von Bremen« auffordern, die Seerechtsreform zur Behandlung auf dem Kongress zuzulassen,<sup>53</sup> während sich die Handelskammer Manchester mit dem selben Anliegen an den Premierminister Palmerston wandte<sup>54</sup> und der Präsident des Board of Trade von der mächtigen Handelskammer Liverpools bedrängt wurde.<sup>55</sup>

50 The London Times vom 10. 12. 1859.

51 The Economist vom 17. 12. 1859.

52 Handelskammer Marseille an Handelsministerium, 30. 12. 1859, gedruckt bei Aegidi/Klauhold, *Frei Schiff* (wie Anm. 6), S. 79 ff.

53 Kaufleute von St. John (Neu-Braunschweig) an John Russell, 2. 1. 1860, ebd., S. 74 f.

54 Handelskammer Manchester an Palmerston, Januar 1860, ebd., S. 78 f.

55 Handelskammer Liverpool an Milner Gibson, 19. 1. 1860, ebd., S. 75 ff.

Am intensivsten waren die Bremer Bemühungen in New York. Die Handelskammer verabschiedete eine Resolution<sup>56</sup> und schrieb einen Brief an Präsident Buchanan. Treibende Kraft war hier der Württembergische Konsul Leopold Bierwirth, der dem Komitee vorstand, welches in der Sitzung vom 10. Februar der Handelskammer über die Frage berichtete. Er setzte darüber hinaus durch, dass dieser Vortrag später gedruckt und zu Propagandazwecken verbreitet wurde. Wie die Bremer Akten beweisen, übte er seine Funktion in engster Absprache mit dem Bremer Gesandten Rudolf Schleiden aus.<sup>57</sup>

Der Bericht konzentriert sich vor allem auf zwei Punkte: Zum einen, warum die New Yorker Handelskammer ein echtes Interesse an der Unterstützung der Bremer Initiative hat, und zum anderen, warum Amerika nicht mehr auf dem Recht der Kaperei bestehen sollte. Bierwirth appellierte zunächst an die besondere Verantwortung der Kammer:

»The question is now being agitated throughout Europe, and the New-York Chamber of Commerce, as one of the principal organs of commerce in the United States, would neglect its mission if it failed to bring the subject before the forum of public opinion. (...) The Hanse Towns were the first to move in the matter; their appeal has already met with a favorable response from many points in Europe, and it is not doubted that the agitation will lead to the desired result, if at this juncture the voice of the United States be heard once more in favor of the best interests of commerce, and of justice and humanity.«<sup>58</sup>

Es sei ein Verdienst der Zivilisation, dass der Krieg nun in den Händen von Staaten liege und nicht mehr ein Freibrief für ungehindertes Plündern sei, und dies müsse endlich auch zur See gelten. Auch in Amerika sei es an der Zeit, nicht nur den Wert der Kaperei als Waffe zu betrachten, sondern ebenso auch die durch sie aufgeworfenen ethischen Fragen.

»It is not love of country that arms and equips them, but love of lucre; (...) The views respecting privateering, its character or nature, have changed within the last half century. It is no longer the policy merely of the law that is questioned; the present age sees in it a licensed violation of the established principles of morality.«<sup>59</sup>

56 Resolution der Handelskammer New York, 10. 2. 1860, ebd., S. 82.

57 Die umfangreiche Korrespondenz der beiden belegt einen nahezu täglichen Briefkontakt in dieser Phase, die Aktenstücke befinden sich in: StAB, 4,48-17.4. Dr. Rudolf Schleiden (1815–1895) war von 1853 bis 1862 Ministerresident für Bremen in Washington, von 1862 bis 1865 vertrat er auch die beiden anderen Hansestädte. Er war 1848 Mitglied des Frankfurter Vorparlamentes, danach bis zu seiner Verbannung 1851 Diplomat im Dienste Schleswig-Holsteins und von 1867 bis 1874 Reichstagsabgeordneter (liberale Reichspartei).

58 Report of a special Committee of the Chamber of Commerce of the State of New York, February 10, 1860, On Maritime Intercourse in Time of War, New York 1860, S. 5.

59 Ebd., S. 6.

Außerdem habe sich seit dem letzten Krieg gegen England einiges geändert, der Seehandel der USA wäre jetzt selbst ein lohnendes Ziel. Der Bericht und auch die daraufhin verabschiedete Resolution schlossen mit einem flammenden Appell an die Regierung der USA und alle anderen amerikanischen Handelskammern, die Bremer Initiative ebenfalls zu unterstützen. Am selben Tag erhielt Bierwirth von Schleiden einen überschwänglichen Dankesbrief, in welchem er ihm bescheinigte, er habe »in der That das unmöglich Scheinende möglich gemacht«.<sup>60</sup>

Auch in Deutschland hatten sich mittlerweile viele Sympathisanten gefunden, und im Februar verabschiedeten die Ständeversammlung Hannover und beide Häuser des preußischen Parlaments entsprechende Resolutionen. Besonders eindringlich rief der preußische Handelstag zur Unterstützung auf: Der Verzicht auf die Kaperei sei »eine enorme Concession« der kleinen an die großen Seemächte gewesen und gerade Deutschland ohne nationale Kriegsmarine müsse nun auf die Gegenkonzession drängen.<sup>61</sup> Doch in Amerika geriet die Kampagne ins Stocken. Zwar folgten einige Handelskammern dem Aufruf aus New York,<sup>62</sup> doch lehnten andere einen Verzicht auf die Kaperei ab. Präsident Buchanan erklärte in seinem Antwortbrief sogar, vor der Aufgabe der Kaperei müsse auch noch das Recht der Seeblockade abgeschafft werden, so dass Ende März offensichtlich wurde, dass seine Regierung den Marcy-Vorschlag auch international nicht unterstützen würde.<sup>63</sup>

Gegen Ende des Jahres 1859 war dies jedoch noch nicht absehbar, und außerdem wäre die amerikanische Regierung an der von Bremen angestrebten Reform zunächst ja gar nicht beteiligt gewesen. Zuvor galt es, das erste Etappenziel zu erreichen und die Seerechtsreform auf die Tagesordnung des europäischen Kongresses zu bringen. In den Kabinetten Europas wurden die Planungen für den bevorstehenden Kongress nun konkreter: Paris stand als Verhandlungsort fest, und auch England signalisierte seine Bereitschaft zur Teilnahme, unter anderem um durch Unterstützung Frankreichs Russland bei einer Forderung nach Komplettrevision des Friedens von 1856 entgegen zu treten.<sup>64</sup> Allerdings weigerte sich Österreich strikt, andere Angelegenheiten als die italienische zu erörtern,<sup>65</sup> und auch England teilte diese Ansicht. Der englische Gesandte bei den Hansestädten, Sir George Hodges, wusste natürlich von den Bremer Bestrebungen und stellte in einem Brief an Bürgermeister Duckwitz klar, »that no questions excepting those relating to the Affairs of Italy will be discussed at the Congress«.<sup>66</sup>

60 Schleiden an Bierwirth, 10. 2. 1860, StAB, 4,48 -174.

61 Aegidi / Klauhold, *Frei Schiff* (wie Anm. 6), S. 66 f.

62 Resolution der Handelskammer Baltimore, 5. 3. 1860, ebd., S. 84 f.

63 Buchanan an den Präsidenten der Handelskammer New York, P. Perit, 31. 3. 1860, ebd., S. 82 f.

64 Schleinitz an Bernstorff, 25. 11. 1859, *Die auswärtige Politik Preußens 1858–1871* (im Folgenden kurz APP), Bd. 1, Nr. 544, S. 824; Bernstorff an Schleinitz, 6. 12. 1859, APP, Bd. 1, Nr. 549, S. 830.

65 Schleinitz an Werther (Wien), 7. 12. 1859, APP, Bd. 1, Nr. 550, S. 831.

66 Hodges an Duckwitz, 30. 12. 1859, gedruckt bei Aegidi / Klauhold, *Frei Schiff* (wie Anm. 6), S. 85.

In Bremen ließ man sich davon nicht beeindruckt und ging nun auch auf diplomatischem Parkett in die Offensive: Am letzten Tag des Jahres 1859 kündigte Heinrich Geffcken dem Außenminister der Niederlande an, er werde unverzüglich in wichtiger Mission nach Den Haag aufbrechen.<sup>67</sup> Ausgehend von der »fort agitation« der Bremer Kaufleute und der überwältigenden internationalen Reaktion erläuterte er die dem Projekt entgegenstehenden diplomatischen Schwierigkeiten: ein solcher Vorschlag müsse von einer Großmacht ausgehen. Der preußische Außenminister habe ihm aber versprochen, sich der Sache anzunehmen, und zur Überwindung des englischen Widerstandes habe Schleinitz eine gemeinsame Resolution aller nicht beim Kongress vertretenen Seemächte vorgeschlagen. Die Führung einer solchen Initiative müsste natürlich das Königreich der Niederlande übernehmen, und mit dieser Bitte trat Geffcken nun im Namen aller Hansestädte an ihn heran.

Der holländische Außenminister ließ sich überzeugen und verfasste am 11. Januar ein Schreiben an seine Gesandten in Brüssel, Kopenhagen, Hannover, Oldenburg und bei den Hansestädten, in dem er kurz auf die erstaunliche Reaktion auf die Bremer Kampagne einging und auch intensives Lobbying von Seiten der niederländischen Handelskammer erwähnte. Danach folgte der Auftrag an die Diplomaten: Sie sollten die Zustimmung ihrer Gastländer zu der geplanten Initiative einholen, so dass dann schließlich eine gemeinsame Note über die Vermittlung der Pariser Gesandten an Ort und Stelle des Kongresses herausgegeben werden könne. Er endete mit der pathetischen Aufforderung, dass nun der Kongress des Jahres 1860 das beenden solle, was 1856 begonnen worden sei.<sup>68</sup> Der Rücklauf auf die Note war vielversprechend: neben der wenig überraschenden Zustimmung aus Bremen und Lübeck versprach man auch in Hannover und vor allem Kopenhagen seine Unterstützung.<sup>69</sup>

Es steht also fest, dass es eine solche gemeinsame Note und den Versuch einer erneuten Seerechtsreform auf dem Kongress des Jahres 1860 gegeben hätte, wäre ein solcher zusammengetreten. Doch nachdem er zunächst als sicher galt, meldeten sich bald auch skeptische Stimmen. Die englische Regierung befürchtete, dass ein allgemeiner Kongress zum Forum aller unterdrückten Völkerscharen werden und so unüberbrückbare Differenzen zwischen den Großmächten offenbaren könnte.<sup>70</sup> Vor allem Österreich hätte dabei am Pranger gestanden, und einen Vorgeschmack auf die möglichen Auseinandersetzungen lieferte der Skandal, den die von La Guéronnière verfasste (und von Napoleon III. autorisierte) Broschüre »Le Pape et le Congrès« auslöste. Dieses Pamphlet forderte den Papst zum Verzicht auf seine weltliche Herrschaft auf und sprach die Autorität und Legitimität für die endgültige Lösung der italienischen, aber im Grunde auch aller anderen Fragen dem

67 Geffcken an Golstein, 31. 12. 1859, ebd., S. 86 f.

68 Circularnote Golsteins vom 11. 1. 1860, ebd., S. 87 ff.

69 Senat von Bremen an Straténus, 27. 1. 1860; Senat von Lübeck an Straténus, 31. 1. 1860; Platen Hallermund an Straténus, 28. 1. 1860; Blixen Finecke an Du Bois, 7. 2. 1860, alle ebd., S. 90-93.

70 Bernstorff an den Prinzregenten, 22. 12. 1859, APP, Bd. 1, Nr. 555, S. 841.

Europäischen Kongress zu. Es verursachte einen Aufruhr in den europäischen Salons, und die Diplomaten gingen nun allgemein davon aus, dass die Kontroverse um die Zukunft des Europäischen Konzerts einen neuen Pariser Kongress verhindern würde.<sup>71</sup> Um eine europaweite Revolution zu verhindern, wandten sich die konservativen Kräfte in Europa entschieden gegen eine solche Neuinterpretation des europäischen Kongresses.

Liberales wie Geffcken benutzen geschickterweise eine eigentlich von einem der entschiedensten Gegner des deutschen Frühliberalismus, Friedrich von Gentz, geprägte Metapher, um eine Weiterentwicklung des Wiener Systems zu fordern: wo Gentz 1818 den europäischen Kongress unter Anspielung auf den obersten Regierungs- und Gerichtsrat des klassischen Athen als »Areopag Europas« bezeichnet hatte,<sup>72</sup> forderten sie nun, dass dieser seine eigentliche Aufgabe als »Appellhofe des Völkerrechts« wieder wahrnehmen und durch das Erzielen völkerrechtlicher Fortschritte zur Konfliktprävention beitragen müsse.<sup>73</sup>

Die historisch interessanteste Reaktion auf das niederländische Schreiben beweist, dass die Einordnung der Bremisch-Niederländischen Initiative in eine solche Politik zutreffend ist und die zustimmenden Staaten sich damit auch implizit einer weitreichenden Reform des europäischen Konzerts verschrieben. In seiner brüskten Ablehnung des Vorschlags beantwortete der Außenminister Mecklenburg-Schwerins zunächst den lobenden Vermerk über die Bremer Agitation mit der trockenen Bemerkung, die Kampagne sei so laut gewesen, dass die Seemächte sie wohl kaum überhört haben könnten; eine weitere Kundgebung sei daher unnötig. Außerdem glaube man in Schwerin nicht daran, dass sich die Großen einigen würden, bloß weil die Kleinen dies wünschten. Dann stellte er klar, wie man in Schwerin zum liberalen Projekt einer Reform des Europäischen Konzerts stand:

»Sodann scheint es der Stellung souverainer Staaten kaum entsprechend zu sein, sich durch Uebergabe einer Collectivnote an den Congress in eine Lage zu setzen, wo ihnen Abschlag oder Nichtberücksichtigung zu Theil werden kann, ganz abgesehen von den Bedenken gegen die Anerkennung eines Congresses, als einer zur Regelung ganz verschiedenartiger Fragen competenten völkerrechtlichen Behörde.«<sup>74</sup>

Historisch ist die Bremer Kampagne damit also im Kontext des Scheiterns des europäischen Konzerts insgesamt zu sehen, und zeigt hier alternative

71 Pourtalès an Schleinitz, 31. 12. 1859, APP, Bd. 1, Nr. 559, S. 845. Zu den genauen Gründen für das Scheitern des Kongressplans siehe William E. Echard, *Napoleon III. and the Concert of Europe*, London 1983, S. 115-123, und Edith Saurer, *Der Kongreß findet nicht statt. Der Kongreßplan von 1859*, Römische Historische Mitteilungen, Bd. 11, 1969, S. 110-126.

72 Conze, Eckhart: *Wer von Europa spricht, hat Unrecht: Aufstieg und Verfall des vertragsrechtlichen Multilateralismus im europäischen Staatensystem des 19. Jahrhunderts*, *Historisches Jahrbuch*, Bd. 121, 2001, S. 214-241, 231.

73 Geffcken an Smidt, 5. 11. 1859 (wie Anm. 33).

74 Oertzen an Crull, 18. 1. 1860, gedruckt bei Aegidi / Klauhold, *Frei Schiff* (wie Anm. 6), S. 89 f.

Möglichkeiten auf. Angesichts der wenigen greifbaren Erfolge des Systems (z. B. die friedliche Lösung der Neuenburg-Krise 1857) wird zumeist übersehen, welches Potential in diesem Instrument lag, gerade als Forum zur Schließung multilateraler Abkommen. Außerdem beweist die Kampagne, dass die liberale Vorstellung einer umfassenden Reform des Konzerts und einer Erweiterung seiner Agenda über die europäische Kongresstradition hinaus auch nach dem französischen Einmarsch in Italien fortbestand. Statt einer kompletten Umgestaltung der europäischen Landkarte verlagerten sich die Forderungen nun auf konkrete Sachfragen, wie der Mediation bei zwischenstaatlichen Konflikten, der Durchsetzung von internen Reformen und Freihandel in allen Staaten Europas, der Gewährung von Minderheitenrechten oder eben einer Reform des Seekriegsrechts. Unter diesen zeichnete sich die Bremer Kampagne aufgrund der internationalen Kontakte und der handfesten Handelsinteressen ihrer Initiatoren durch besondere Professionalität aus.

Ihr Scheitern markiert damit (weit besser als der »Sündenfall« Napoleons III. in Italien) auch die Niederlage der liberalen Neudefinition des Konzerts: Schon wegen der bloßen Möglichkeit einer Ausweitung der Agenda des Europäischen Kongresses wird ein solcher von Österreich verhindert, denn in Wien war man sich bewusst, wer bei all diesen liberalen Experimenten (mit Ausnahme des Seekriegsrechts) am Ende der Verlierer gewesen wäre. England wiederum unterstützte diese Ideen grundsätzlich (ebenfalls mit Ausnahme des Seekriegsrechts), zierte sich aber auch davor, eigene Verpflichtungen auf dem Kontinent einzugehen, um die diplomatischen Erfolge anderer zu garantieren. Außerdem sympathisierte man auf der Insel zwar mit den Anliegen unterdrückter Nationalitäten, befürchtete aber durch zu offensive Diplomatie einen großen europäischen Krieg auszulösen. Ein solcher erschien aus preußischer Perspektive immer wünschenswerter, da man sich von offener Machtpolitik eine vorteilhaftere Lösung des Dauerkonflikts mit Österreich und der deutschen Frage versprach als durch das Warten auf einen eventuellen Europäischen Generalkongress. Der Kongressidee aufgeschlossen war wiederum Russland, allerdings nur solange und soweit es der Revision der gegen St. Petersburg gerichteten Klauseln des Pariser Friedens von 1856 diene. So blieb als einzige liberale Reformkraft unter den Großmächten die bonapartistische Diktatur Napoleons III. von Frankreich, dessen Macht soeben ihren Zenith überschritten hatte.

Mit dem Scheitern des Kongresses und damit der Bremer Kampagne schien auch die Hoffnung auf eine Seerechtsreform aussichtslos zu sein. Doch bereits ein Jahr später witterten die Bremer Diplomaten erneut eine Gelegenheit, ihr Anliegen zu befördern. Nach dem Ausbruch des amerikanischen Bürgerkrieges im April 1861 hatte die Regierung der Nordstaaten unter Präsident Lincoln plötzlich ein dringendes Interesse an einem Verbot der Kaperei: Sofort nach Beginn der Feindseligkeiten hatten die Konföderierten Staaten von Amerika Kaperbriefe ausgestellt, und diese Schiffe bedrohten nun den Seehandel des Nordens.<sup>75</sup>

75 BFSP, Bd. 55, S. 584, ein Formular für Kaperbriefe findet sich auf S. 586. Siehe auch: Stuart L. Bernath, *Squall across the Atlantic: American Civil War Prize Cases and Diplomacy*; Berkeley 1970, S. 5.

Ein Beitritt zur Pariser Erklärung bedurfte aber einer Ratifikation des Senats, daher war zuvor der Abschluss von förmlichen Verträgen notwendig.<sup>76</sup>

Unter den Staaten, mit denen die USA eine Konvention zum Kapereiverbot abschließen wollten, war natürlich auch Bremen. Außenminister William H. Seward sandte am 29. Mai 1861 einen Brief an den Bremer Residenten Schleiden, in dem er sich nach dessen Bereitschaft erkundigte, eine Konvention »ähnlich dem beiliegenden Entwurf« des Vertrags zwischen USA und Großbritannien abzuschließen.<sup>77</sup> Schleiden leitete den Entwurf sofort nach Bremen weiter<sup>78</sup> und versuchte auf eigene Initiative das Bremer Lieblingsprojekt der kompletten Freiheit der Handelsschifffahrt in Kriegszeiten zur Sprache zu bringen. Seward zeigte zwar Verständnis für das noble Anliegen, gab jedoch mit aller Deutlichkeit zu erkennen

»dass aber der Hauptzweck seines Vorschlages darin bestand, die südlichen Kaper baldthunlichst in den Augen von ganz Europa zu Piraten zu stempeln. So lange die südliche Conföderation nicht anerkannt werde, – und er möge nicht glauben, dass irgend eine fremde Regierung sich so weit vergessen könne, eine solche Anerkennung auszusprechen, – sei natürlich jeder Vertrag, den die hiesige Regierung abschließe, auch für die südlichen Staaten bindend, und sofern ein solcher Vertrag Kaperei ausschliesse, werde dadurch zugleich der Stab über die von jenen Staaten ausgerüsteten Kaper gebrochen.«<sup>79</sup>

Während Schleiden noch mit dem Bremer Senat beratschlagte, ob man auf Bremer Seite das Marcy-Amendment zur Bedingung machen oder einfach unterschreiben solle, waren die Verhandlungen über den amerikanischen Beitritt zur Pariser Erklärung allerdings ins Stocken geraten. Großbritannien und Frankreich hatten sich in dieser Frage abgesprochen und einen Vorbehalt eingelegt, demzufolge ein Beitritt der Nordstaaten nicht rückwirkend auch für die Südstaaten gelten würde. Die Kaperer der Konföderierten wären somit auch weiterhin keine Piraten und müssten keine Verfolgung durch die britische und französische Marine fürchten. Die Nordstaaten fürchteten nun, ihr Recht auf Kaperei zu verlieren, ohne die gewünschte Gegenleistung zu erhalten.<sup>80</sup> Einen Tag nach der Ankündigung, er erwarte ebenfalls Vollmachten aus Lübeck und Hamburg,<sup>81</sup> bekam Schleiden unerwartet einen in äußerst kühlem Tonfall gehaltenen Brief Swards über den Stand der Verhandlungen bezüglich der Konvention:

76 Adams an Seward, 19. 7. 1861, Papers Relating to the Foreign Relations of the United States, Bd. 1 (im Folgenden kurz FRUS), S. 114

77 Seward an Schleiden, 29. 5. 1861, StAB, 4,48 -174.

78 Vgl. Schleiden an Seward, 30. 5. 1861, StAB, 4,48 -174.

79 Schleiden an die Senatscommission für die auswärtigen Angelegenheiten, 3. 6. 1861, gedruckt bei Aegidi / Klauhold, Frei Schiff (wie Anm. 6), S. 105 f.

80 Siehe hierzu Lynn Marshall Case / Warren F. Spencer: The United States and France: Civil War Diplomacy, Philadelphia 1970, S. 121-125.

81 Schleiden an Seward, 17. 7. 1861, StAB, 4,48 -174.

Having submitted the same to the president, I am instructed to state, in reply, that, while fully appreciating the liberal and enlightened view of the Government of Bremen upon this subject, as indicated in its desire to confirm, by treaty stipulation, the benign principle contained in the amendment proposed by this Government to the Paris Declaration, he feels constrained, in consequence of the changed condition of this question of maritime rights since the Date of my note to you in May last to direct the postponement of a negotiation in relation thereto with any one Power until the views of some of the other European Powers interested in the subject shall have been made known to this Government.<sup>82</sup>

Davon unbeeindruckt wiederholte Schleiden das Vertragsangebot noch am selben Tag, indem er auf die Präzedenzwirkung und die Möglichkeit einer langfristigen Isolierung der Gegner des Marcy-Amendments verwies,<sup>83</sup> und bot einen Tag später sogar an, sofort abzuschließen und nicht länger auf förmliche Vollmachten der anderen Hansestädte zu warten.<sup>84</sup> In seinem Bericht an den Senat erwähnte er auch die gemeinsam mit dem preußischen Kollegen Gerolt angestrebten Versuche »eine geeignete Pression auf den Präsidenten und Herrn Seward auszuüben«,<sup>85</sup> doch blieb all dies erfolglos, wie eine persönliche Nachfrage bei Seward ergab:

»in längerer Conferenz hat mir der Staatssecretair Seward vorgestern entwickelt, dass politische Rücksichten der ernstesten Art es unmöglich machten, die von hieraus vorgeschlagenen Verhandlungen sofort zum Abschluss zu bringen. Er liess dabei deutlich durchblicken, dass diese Rücksichten wesentlich in der Besorgnis bestehen, dass Englands Verhalten zu der hiesigen innern Krisis einen Krieg unvermeidlich machen könnte, und dass es deshalb unpolitisch sein würde, gerade in diesem Augenblicke irgend einem Staate gegenüber auf die gefährlichste Waffe der Vereinigten Staaten in solchem Kriege, die Kaperei, Verzicht zu leisten.«<sup>86</sup>

Mehr als eine schriftliche Anerkennung der »liberality and zeal on behalf of the best interests of Society«, die Schleiden verkörpere, war von den Amerikanern nicht zu erlangen.<sup>87</sup> Der Darstellung von Aegidi und Klauhold zufolge enden hiermit die Verhandlungen, da Schleiden erkannt habe, dass mit Seward kein solcher Vertrag abzuschließen sei.<sup>88</sup> Aus den Archivadokumenten seiner Gesandtschaft wird dies allerdings nicht deutlich, denn noch Monate

82 Seward an Schleiden, 18. 7. 1861, ebd.

83 Schleiden an Seward, 18. 7. 1861, ebd.

84 Schleiden an Seward, 19. 7. 1861, ebd.

85 Schleiden an die Senatscommission für die auswärtigen Angelegenheiten, 19. 7. 1861, gedruckt bei Aegidi / Klauhold, *Frei Schiff* (wie Anm. 6), S. 109 f.

86 Schleiden an die Senatscommission für die auswärtigen Angelegenheiten, 22. 7. 1861, ebd., S. 110 f.

87 Seward an Schleiden, 23. 7. 1861, StAB, 4,48-17.4.

88 Aegidi / Klauhold, *Frei Schiff* (wie Anm. 6), S. xxxi.

später bedrängte Schleiden den Sohn des Außenministers, er möchte seinem Vater neben Grüßen aus dem Niagara-Urlaub auch die Bremer Hoffnungen übermitteln, man könne nun bald mit den Verhandlungen beginnen.<sup>89</sup> Doch zu diesem Zeitpunkt wurden nach und nach auch die Verhandlungen mit den anderen kleinen Seemächten abgebrochen,<sup>90</sup> und durch das Drängen Schleidens bekam Bremen diese Ablehnung lediglich einige Monate früher.

In der Folge scheint man die Hoffnung auf eine baldige Reform aufgegeben zu haben, doch erregte drei Jahre später die Aufbringung deutscher Schiffe durch Dänemark die Gemüter. Die *Weser-Zeitung* befand, dass ohne deutsche Marine keine Abhilfe möglich sei und deswegen für alle Küstenbewohner zumindest eine genaue Kenntnis der Rechtslage notwendig sei, und begann daher eine über mehrere Ausgaben laufende Serie »*Der Krieg mit Dänemark und das Seerecht in Kriegszeiten*«.<sup>91</sup>

Es gab allerdings noch weitere Versuche, das Prinzip der Immunität des Seehandels durchzusetzen: So wurde beispielsweise am 13. Juli 1866 eine Erklärung erlassen, nach der Bremer Prisengerichte keine friedlich Handel treibenden Schiffe mehr verurteilen durften, wenn deren Flaggenstaaten gleiches gegenüber Bremen beachteten.<sup>92</sup> Die Proklamation verwies auf entsprechende Bestimmungen in Österreich, Preußen und Italien, löste aber kein mit der Resolution von 1859 vergleichbares Echo aus. Ebenso wie die Aktivitäten Aegidis<sup>93</sup> scheint sie zum Ziel gehabt zu haben, den Norddeutschen Bund von einer aktiven Unterstützung der Seerechtsreform zu überzeugen, doch blieben diese Bemühungen ohne nennenswerten Erfolg. In den Bremer Akten findet sich sogar ein Hinweis, dass 1870 ernsthaft erwogen wurde, einen hanseatischen Diplomaten in das deutsche Hauptquartier nach Versailles zu senden. Dr. Krüger<sup>94</sup> hätte dort Bismarck davon überzeugen sollen, von Frankreich als Friedensbedingung auch die Anerkennung der Freiheit des Privateigentums auf See zu verlangen, allerdings ist dieses Vorhaben »nicht zur Ausführung gekommen«.<sup>95</sup> Ohne das Medium eines Europäischen Kongresses fehlte für völkerrechtliche Reformen im angestrebten umfassenden Sinne aber ein geeigneter Adressat, und einzelstaatliche Alleingänge

89 Schleiden an F. W. Seward, 14.9.1861, StAB, 4,48-17.4.

90 Zum Beispiel mit Italien erst Ende November, Seward an Marsh, 22.11.1861, FRUS, S.327.

91 *Weser-Zeitung* vom 24.2.1864.

92 Obrigkeitliche Bekanntmachung, betreffend die Unverletzlichkeit des Privateigentums zur See, 13.7.1866, StAB, 2-R.11.dd Bd.1.

93 Prof. Dr. Ludwig Karl Aegidi (1825–1901) lehrte Jura in Erlangen, Bonn und Berlin. Neben der Edition der Quellensammlung (die auch ins Englische übersetzt wurde) hat er sich auch während seiner Zeit als freikonservativer Reichstagsabgeordneter (1867–1868, 1869–1871) für die Seerechtsreform engagiert.

94 Vermutlich ist Daniel Christian Friedrich Krüger (1819–1896) gemeint, der von 1866–1895 hamburgischer Gesandter in Berlin und von 1864–1866 Bundestagsgesandter war.

95 Die Notiz ist mit dem Datum 17. Oktober 1870 versehen und befindet sich auf einem Aktendeckel in: StAB, 2-R.11.dd Bd.1.

waren auf diesem Gebiet wenig sinnvoll, solange sich Großbritannien einer Seerechtsreform verweigerte.

Dort tobte derweil der rhetorische Schlagabtausch zwischen bekannten Liberalen wie Richard Cobden und W. S. Lindsay<sup>96</sup> und den konservativen Verfechtern einer Rückkehr zum alten britischen Seerecht, doch gewannen in dieser Frage die Tories die Oberhand,<sup>97</sup> und Premierminister John Russel sah sich genötigt, öffentlich zu erklären, dass Großbritannien im Kriegsfall seine vertraglichen Verpflichtungen aus der Pariser Seerechtsdeklaration beachten werde.<sup>98</sup> Die Aussichten für eine weitergehende Reform im Bremer Sinne waren also trüb, und nach dem Beitritt zum Norddeutschen Bund und der damit verbundenen Schließung der hanseatischen Vertretungen im Ausland gab es für den Bremer Senat auch keine Möglichkeit mehr, den diplomatischen Vorstoß von 1859 zu wiederholen.

Doch zumindest das Andenken an vergangene glanzvolle Zeiten sollte bewahrt und gegen polemische Angriffe verteidigt werden. Heinrich Geffcken, mittlerweile Professor für Staatswissenschaften und Öffentliches Recht in Straßburg, gab 1882 die Neuauflage des in Deutschland verbreitetsten Völkerrechtslehrbuchs, Heffters »*Europäisches Völkerrecht der Gegenwart*« heraus, und er ließ es sich nicht nehmen, eine Fußnote Heffters, die explizit die Bremer »Agitationen und Pronunciamenti« zur Freiheit des Privateigentums im Seekriege als zu weitgehend und unsinnig abtat, mit einer mehrseitigen Erwiderung zu versehen. Er bestand noch immer darauf, dass die Pariser Erklärung unhaltbar und der Schritt zurück zum alten Seerecht unmöglich sei:

»Die bloße Möglichkeit, daß 1859 England in den italienischen Krieg verwickelt werde, genügte um die wichtigsten Frachten in englischen Häfen Fremden zuzuführen. Die Tories hatten vom Gesichtspunkte der englischen Seeherrschaft principiell ganz Recht die Pariser Declaration anzugreifen, aber haben sie selbst respektiert, wenn sie im Amte waren und also gezeigt, daß von derselben nicht loszukommen ist: ist das aber der Fall, hat einerseits die Pariser Declaration England seiner Seeherrschaft beraubt und andererseits ihm für seinen Seehandel keine Sicherheit gegeben, so gebietet das eigne Interesse England den zweiten Schritt zu thun.«<sup>99</sup>

Die Entscheidung lag weiter bei Großbritannien, aber sie wirklich zu beeinflussen traute man sich in Bremen nicht mehr zu. Doch immerhin hatte man an der Weser mit beschränkten Mitteln alles getan, um die Welt im angestrebten Sinne zu beeinflussen, und dies nicht nur mit den Mitteln klassischer zwischenstaatlicher Diplomatie, sondern auch mit einer den englischen

96 Lindsay traf bei einem Besuch in Washington auch den Bremer Residenten Rudolf Schleiden, siehe Lindsay an Schleiden, 17. 11. 1860, StAB, 4,48 - 17.4.

97 Semmel, Liberalism and Naval Strategy (wie Anm. 11), S. 153 ff.

98 House of Commons, 14. 7. 1857, Bd. 146, Sp. 1491.

99 August Wilhelm Heffter, Das Europäische Völkerrecht der Gegenwart, 7. Auflage bearbeitet von Friedrich Heinrich Geffcken, Berlin 1882, S. 293 - 295.

Liberalen abgeschauten Kampagne, die sich gezielt an bestimmte Presseorgane und Handelskammern richtete. Den Anstoß hatten einige prominente Liberale mit eigenen Interessen in Schifffahrt und Seehandel gegeben, die aber schnell breite Unterstützung für ihr Anliegen fanden, zumal in dieser Frage sowohl die Anhänger des Freihandels als auch die Befürworter eines Anschlusses an den Zollverein zustimmen konnten, weswegen die Initiative die Unterstützung beider liberalen Bremer Zeitungen fand.<sup>100</sup> Der Senat musste zunächst zum Handeln gedrängt werden, aber eine junge, liberal geprägte Generation hanseatischer Diplomaten, vom konservativen Senator Heinrich Smidt eher beaufsichtigt als geleitet, nahm die Vorlage auf und versuchte, der Seerechtsreform einen Platz auf der europäischen Tagesordnung zu erkämpfen.

Trotz des weltweiten Echos und der von den Initiatoren selbst veranlassten Herausgabe einer Quellensammlung blieb die Bremer Kampagne dennoch lange unbeachtet, da sie sich nicht auf den von der deutschen Geschichtswissenschaft bevorzugt bearbeiteten Ebenen des deutschen Bundes oder des Zollvereins abspielte. In der Sicherheits- und Europapolitik des deutschen Bundes war Bremen im Grunde nur ein unbedeutender Teil des aus Klein- und Kleinststaaten zusammengesetzten 10. Korps des Bundesheeres,<sup>101</sup> und auch in Wirtschaftsfragen konnte die Stadt auf nationaler Ebene nicht mitreden, da sie bis 1888 nicht Mitglied des Zollvereins war und ihre Interessen eher im Außenhandel lagen, vor allem mit den Vereinigten Staaten von Amerika.<sup>102</sup> Dort wo eine Bremer Beteiligung an gesamtdeutschen Projekten möglich und erwünscht war, wie etwa bei der Ausarbeitung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches, verhielt sich Bremen zurückhaltend bis skeptisch.<sup>103</sup> Dahinter stand die Angst, die eigene staatliche Souveränität zu untergraben, zumal man eine nationale Handelsgesetzgebung als überflüssig

100 Während das Bremer Handelsblatt das Organ der freihändlerisch gesinnten Liberalen war, trat die Weser-Zeitung für die Zollunion ein, vgl. Schulz, Vormundschaft (wie Anm. 42), S. 377, 679.

101 Von den 433.460 Mann des Bundesheeres stellte Bremen lediglich 672, von den 105.475 eingeplanten Pferden nur vier. Dies ist etwas mehr als für Lübeck vorgesehen war und entspricht grob dem militärischen Beitrag von Schwarzburg-Sondershausen, siehe: Übersicht über die Kriegerformationen des deutschen Bundesheeres 1859, in: Jürgen Angelow, Von Wien nach Königgrätz – Die Sicherheitspolitik des Deutschen Bundes im europäischen Gleichgewicht (1815–1866), München 1996, Anlage 6, S. 326–329.

102 Jürgen Angelow, Der Deutsche Bund, Darmstadt 2003, S. 67, detaillierte Angaben bei Schulz, Vormundschaft (wie Anm. 42), S. 461–476. Zu den Beziehungen mit den Vereinigten Staaten siehe Ludwig Beutin, Bremen und Amerika. Zur Geschichte der Weltwirtschaft und der Beziehungen Deutschlands zu den Vereinigten Staaten, Bremen 1953.

103 Bremen entsandte zwar einen Unterhändler, doch spricht Albert Schnelle von einem ausgeprägten Desinteresse des Senats an dessen Arbeit, siehe Albert Schnelle, Bremen und die Entstehung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches (1856–1864) (VStAB 57), Bremen 1992, S. 223.

betrachtete und stattdessen viel mehr an Erleichterungen für den Überseehandel interessiert war. Auf diesem Feld waren Bremer Diplomaten umso aktiver, und neben der Öffnung einzelner Länder für den Fernhandel<sup>104</sup> war es vor allem das Neutralitätsrecht, für dessen Weiterentwicklung die kleine Republik Bremen auf der internationalen Bühne eintrat.

104 Diese waren Persien (1857), Siam (1858) und China (1861), vgl. Prüser, Handelsverträge (wie Anm. 2), S. 39.

# Die Zuwanderung weiblicher Dienstboten nach Bremen im 19. Jahrhundert

Von W. Robert Lee und Peter Marschalck

## *Industrialisierung und Urbanisierung*

Forschungen nicht erst der letzten Jahre haben belegt, dass das Ausmaß der Migration sowie die allgemeine Mobilität im vorindustriellen Europa beträchtlich gewesen ist.<sup>1</sup> Regionale Wanderungssysteme sind früh entstanden<sup>2</sup>; Saisonwanderungen waren ein verbreiteter Mechanismus, mit dem ländliche Einkommen ergänzt wurden; und Rückwanderungen dienten dem Transfer anderswo erworbener Fähigkeiten und Techniken. Das Städtewachstum während der Urbanisierungsphase des 19. Jahrhunderts beeinflusste und veränderte jedoch die Struktur der europäischen Wanderungen, weil einzelne Personen und ganze Familien auf die Beschäftigungsmöglichkeiten reagierten, die mit der Industrialisierung und in deren Gefolge eingetretenen Veränderungen in der Lebensfähigkeit ländlichen, bäuerlichen Wirtschaftens einhergingen.

Der industrielle Ausbau in Deutschland, die industrielle Revolution fand vornehmlich in den Städten statt, und an ihr waren vor allem männliche Arbeitskräfte beteiligt gewesen. Nur in Ausnahmefällen standen auch andere Gruppen von Arbeitskräften im Mittelpunkt des Forschungsinteresses, etwa Kinder, die zur Arbeit nach Italien oder aus den deutschen Alpentälern nach Schwaben geschickt wurden, oder auch Frauen, die sich als Dienstmädchen in städtischen Haushalten verdingten. Die Rolle der weiblichen Arbeitskräfte, die Kontinuitäten und der Wandel ihres Einsatzes und ihrer Beschäftigung sowie die strukturellen und die mithilfe politischer Regeln durchgesetzten Beschränkungen der Integration lediger Frauen in die städtische Gesellschaft ist auch heute noch ein in den Untersuchungen zur wirtschaftlichen und industriellen Entwicklung Deutschlands weitgehend vernachlässigter Aspekt.

Zuwanderungen in die Städte haben die Urbanisierung befördert, und städtisches Wachstum und Urbanisierung haben auch dazu beigetragen, dass weiterhin Zuwanderer in die Städte gelangten. Zwar resultierte die beschleunigte Urbanisierung in Westeuropa während des 19. Jahrhunderts v. a. aus der starken Industrialisierung. Das gilt insbesondere für den Kohlebergbau und

1 Vgl. zuletzt Ingrid Bauer, Josef Ehmer, Sylvia Hahn (Hrsg.), *Walz – Migration – Besatzung. Historische Szenarien des Eigenen und des Fremden*, Klagenfurt 2002; Hannelore Oberpenning / Annemarie Steidl (Hrsg.), *Kleinräumige Wanderungen in historischer Perspektive* (IMIS-Beiträge, Heft 18), Osnabrück 2001; Peter Marschalck (Hrsg.), *Europa als Wanderungsziel. Ansiedlung und Integration von Deutschen im 19. Jahrhundert* (IMIS-Beiträge, Heft 14), Osnabrück 2000.

2 Jan Lucassen, *Migrant Labour in Europe 1600–1900*, London usw. 1987.

die Eisen- und Stahlproduktion etwa im Ruhrgebiet, in Nordfrankreich und in den West Midlands sowie in East Lancashire in England. Im Gegensatz dazu erfuhren andere Städte, z. B. Hafen-, Handels- und Verwaltungsstädte, eher ein Bevölkerungswachstum, das auf vorindustriellen Beschäftigungsstrukturen beruhte, und solche Städte machten dann auch eine relativ späte Industrialisierung durch. Insbesondere Hafenstädte konzentrierten sich noch recht lange auf die fast ausschließliche Weiterverarbeitung importierter Materialien und wurden zu Zentren für Handel, Banken und Versicherungen.

Die verschiedenen Regionen Deutschlands und Europas wurden nicht in gleichem Maße und zur gleichen Zeit von dem Wandel betroffen, der mit der Industrialisierung einsetzte. Manche Städte mit langer und erfolgreicher Handels- und Schifffahrtstradition verweigerten sich für eine gewisse Zeit geradezu – vermutlich im Vertrauen auf ihre herkömmlichen Aufgaben und Pflichten – dem industriellen Ausbau. Zu diesen relativ spät industrialisierten Städten gehörte auch Bremen. Traditionell hatte Bremen sein Einkommen und seinen Vermögenszuwachs aus dem Handel, aus der Schifffahrt sowie – seit den 1830er Jahren – aus dem Auswandererverkehr bezogen. Industrie – wie etwa die Zigarrenherstellung – wurde anfangs auch von bremischen Unternehmern eher jenseits der bremischen Grenzen im hannoverschen Hoheitsgebiet angesiedelt, und die lange Aufrechterhaltung und Beachtung des Zunftsystems in Bremen verhinderte eine schnelle und deutliche Ausweitung industrieller Tätigkeiten. Erst nach 1862 nahm die Zahl der industriellen Arbeitskräfte auf etwa 30.000 im Jahre 1905 deutlich zu. Fast die Hälfte der männlichen Arbeitskräfte war seit der Mitte des 19. Jahrhunderts in der Industrie beschäftigt, mehr als ein Drittel jedoch immer noch im Bereich des Handels.

Der Einfluss von Verstädterung und Industrialisierung auf die Veränderung traditioneller Wandermuster hat in bedeutender Weise wissenschaftliche Aufmerksamkeit erregt, allerdings hat sich die Forschung vergleichsweise wenig um die Stellung der ledigen Frauen im Migrationsprozess gekümmert. Tatsächlich stellten Hausangestellte in den meisten Städten selbst nach dem Beginn bedeutender Wirtschaftsentwicklung im sekundären Sektor noch immer einen hohen Anteil an der weiblichen Beschäftigung. Ein Beispiel für diese Beziehung war die Hafenstadt Bremen. Während der meisten Zeit des 19. Jahrhunderts wurde die städtische Entwicklung vor allem durch das Wachstum des Handelssektors bestimmt, erst seit den 1880er Jahren erlebte die Stadt eine späte Industrialisierung. Und erst in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts stieg der Anteil der zugewanderten, nicht in Bremen geborenen Frauen an der weiblichen Bevölkerung der Stadt von 33% im Jahre 1862 auf 44% im Jahre 1905.

Trotz einer bedeutenden Entwicklung des industriellen Sektors gab es nur geringfügige Veränderungen im Muster der weiblichen Zuwanderung. Noch in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts gehörten die Frauen vorwiegend zu den Nahwanderern, und sie fanden Beschäftigung vor allem im Bereich der häuslichen Dienste. Untersucht wird dieser Zusammenhang anhand verschiedenster Daten. Dazu gehören etwa publizierte Volkszählungen, amtliche Heirats- und Sterberegister, Einbürgerungsakten sowie die Archivalien des

Allgemeinen Krankenhauses in Bremen. Die Daten belegen, bis zu welchem Maße das Muster der weiblichen Zuwanderung eher durch Kontinuität als durch Wandel charakterisiert war, und sie bestätigen die Tatsache, dass die Kontinuität der kurzfristigen, auf wenige Jahre beschränkten Zuwanderung von Frauen aus dem nahen ländlichen Umland bestimmt war durch Arbeitsmarktbeschränkungen, durch Segregation in der Berufsausübung und durch die institutionell verankerten Kontrollen der weiblichen Zuwanderer.

Eines der Grundprobleme bei der Analyse der Zuwanderungen in die Städte in Deutschland während des 19. Jahrhunderts ist der vergleichsweise späte Beginn der direkten Registrierung der Wanderungen und damit der amtlichen Binnenwanderungsstatistik. Die Forschung war deshalb häufig auf indirekte Zählungen – etwa mithilfe von Angaben zum Geburtsort in Volkszählungen oder Wanderungsüberschüssen beim städtischen Bevölkerungswachstum – angewiesen. Angaben zum Wohnort wurden für die Analyse der städtischen Zu- und Abwanderungen benutzt, und Heiratsregister waren u. a. die Grundlage für die Untersuchung der Zusammenhänge zwischen Verstädterung, sozialer Mobilität und sozialer Schichtung.<sup>3</sup> Städte waren vor allem charakterisiert durch große Zu- und Abwanderungen sowie durch stark fluktuierende Bevölkerungen insbesondere unter dem Dienstpersonal, das bis zu 75% aller Wanderungen zwischen Städten ausmachte.<sup>4</sup> Die Mobilität der Frauen war durchaus größer als die der Männer, und es waren gerade die häuslichen Dienste – im Allgemeinen als eine Station im Lebenslauf –, die viele junge Frauen anzogen, deren Aufenthalt in der Stadt – wie auch der vieler junger Männer – jedoch häufig vorübergehend war.<sup>5</sup> Deshalb bleibt die Rekonstruktion der

3 Dieter Langewiesche, Wanderungsbewegungen in der Hochindustrialisierungsperiode. Regionale, interstädtische und innerstädtische Mobilität, in: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 64, 1977, S. 1-40; Reinhard Schüren, Soziale Mobilität. Muster, Veränderungen und Bedingungen im 19. und 20. Jahrhundert, St. Katharinen 1989; Jürgen Kocka, Family and class formation: intergenerational mobility and marriage patterns in 19th-century Westphalian towns, in: Journal of Social History, 17, 1984, S. 411-431.

4 David-Sven Reher, Town and country in pre-industrial Spain. Cambridge 1990, S. 255; A. G. Darroch, Migrants in the Nineteenth Century: Fugitives or Families in Motion?, in: Journal of Family History, 6, 1981, S. 257-277, hier S. 261; Enriqueta Camps i Cura, Population turnover and the family cycle: the migration flows in a Catalan town during the nineteenth century, in: Continuity and Change, 7, 1992, S. 225-245; Christer Lundh, Servant migration in Sweden in the early nineteenth century, in: Journal of Family History, 24, 1999, S. 53-73, hier S. 59.

5 Beatrice Moring, Marriage and social change in south-western Finland, 1700-1870, in: Continuity and Change, 11, 1996, S. 91-113; Colin Pooley / Jean Turnbull, Leaving home: the experience of migration from the parental home in Britain since c. 1770, in: Journal of Family History, 22, 1997, S. 390-424; Jacinta Prunty, Mobility among women in nineteenth-century Dublin, in: David Siddle (Hrsg.), Migration, Mobility and Modernization, Liverpool 2000, S. 131-164; Steve Hochstadt, Mobility and Modernity. Migration in Germany 1820-1989, Ann Arbor 1999; J. B. Collins, Geographic and Social Mobility in Early-Modern France, in: Journal of Social History, 24, 1991, S. 563-577; David I. Kertzer, David Hogan, Household Organization and

Geschichte der weiblichen Zuwanderung fragmentarisch, und deshalb wurde der präzise Zusammenhang zwischen den Wanderungsmustern der Frauen, den städtischen Arbeitsmärkten und ihrer Niederlassung nur selten untersucht. Und es ist genau dieser Zusammenhang, der anhand verschiedener Daten aus der Geschichte Bremens im 19. Jahrhundert analysiert wird: anhand der publizierten Volkszählungen, der städtischen Heirats- und Sterberegister, der Bürgerrechtsakten sowie der Akten des Allgemeinen Krankenhauses. Die Untersuchung konzentriert sich auf Strukturen und Muster weiblicher Zuwanderung sowie auf die Diskriminierung weiblicher Zuwanderer durch Segregationsmaßnahmen am Arbeitsmarkt und durch amtliche Kontrollen. Besondere Aufmerksamkeit wird der Position der Dienstmädchen gezollt sowie dem Ausmaß, in dem sowohl die Arbeitsbedingungen wie die institutionelle Diskriminierung die Möglichkeiten beeinträchtigten, zu heiraten und sich in Bremen niederzulassen.

#### *Die Bevölkerungsentwicklung in Bremen 1812 – 1905*

Die Bevölkerung Bremens wuchs von 35.370 Einwohnern im Jahre 1812 auf über 66.000 im Jahre 1862 und nahm in dieser Zeit um fast 90% zu. Im Vergleich zu anderen schnell industrialisierten deutschen Städten oder anderen europäischen Hafenstädten handelte es sich allerdings nur um einen gemäßigten Anstieg.<sup>6</sup> Die späteren Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts waren dagegen durch schnelleres Wachstum gekennzeichnet, und im Jahre 1905 hatte Bremen schon mehr als 204.000 Einwohner. Dieses Bevölkerungswachstum war das Ergebnis sowohl des natürlichen Wachstums als auch von Zuwanderungsüberschüssen, allerdings mit unterschiedlichen Anteilen in verschiedenen Phasen. Während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts machte der Wanderungsüberschuss mehr als 60% aus, aber erst nach Aufhebung der Zuwanderungskontrollen 1862 nahmen die Einwanderungen bemerkenswert zu, eine Zunahme, die jedoch über die ökonomische Krise von 1873 nicht hinausreichte. Obwohl das natürliche Bevölkerungswachstum im späten 19. Jahrhundert noch zunahm, trug insbesondere auch die in den späten 1880er Jahren einsetzende Entwicklung des sekundären Sektors in Bremen zu einem deutlichen Anwachsen der Netto-Zuwanderung zwischen 1895 und 1905 bei, als Arbeitskräfte aus ostdeutschen Gebieten in großer Zahl Beschäftigung in der

Migration in Nineteenth-Century Italy, in: *Social Science History*, 14, 1990, S. 483-505; Heinz Reif, Soziale Lage und Erfahrungen des alternden Fabrikarbeiters in der Schwerindustrie des westlichen Ruhrgebiets während der Hochindustrialisierung, in: *Archiv für Sozialgeschichte*, 22, 1982, S. 1-94.

<sup>6</sup> Wolfgang Köllmann, *Bevölkerung in der industriellen Revolution*, Göttingen 1974; Horst Matzerath, *Regionale Unterschiede im Verstädterungsprozess: der Osten und Westen Preußens im 19. Jahrhundert*, in: ders. (Hrsg.), *Städtewachstum und innerstädtische Strukturveränderungen*, Stuttgart 1984, S. 70-79; W. Robert Lee, Richard Lawton, *Port Development and the Demographic Dynamics of European Urbanization*, in: Richard Lawton, W. Robert Lee (Hrsg.), *Population and Society in Western European Port Cities*, Liverpool 2000, S. 1-36.

Hafenstadt suchten. Für die Zeit ab 1901 kann die Intensität der Zu- und Abwanderungen berechnet werden, und die Daten bestätigen, dass Bremen ein wichtiger Brennpunkt für Wanderungsaktivitäten einschließlich der überseeischen Auswanderung war: 175.000 Personen waren zwischen 1901 und 1905 nach Bremen gekommen, und 160.000 hatten in diesen Jahren die Stadt wieder verlassen.<sup>7</sup>

*Tabelle 1: Zuwanderinnen in Bremen nach Geburtsländern, vor 1851 bis 1900 (in %)*

	vor 1851	1851 -1860	1861 -1870	1871 -1880	1881 -1890	1891 -1895	1896 -1900	ge- samt
Bremen (Staat)	12	8	8,2	7,8	6,7	7,5	7,6	7,6
Reg.-bez. Hannover	31	28	27,3	22,6	19,2	17,1	14,8	19,0
Reg.-bez. Stade	15	15	15,3	15,5	14,8	15,8	16,4	15,7
übr. Provinz Hannover	10	13	16,0	16,8	14,3	13,0	12,4	13,8
Großh. Oldenburg	9	10	12,1	12,9	13,9	11,9	11,3	12,1
Westfalen, Rheinland, Hessen	8	8	6,3	6,3	6,7	6,6	6,0	6,4
Sachsen, Brandenburg, Schleswig-Holstein	2	3	2,4	4,9	5,4	6,5	6,9	5,6
übr. preuß. Provinzen	2	1	1,4	3,2	7,1	7,6	9,0	6,5
Hamburg	1	1	0,7	0,6	0,9	1,4	1,7	1,2
übr. norddt. Staaten	8	9	7,0	6,6	6,1	7,4	5,9	6,5
Süddeutschland	1	1	0,8	0,8	1,4	1,5	1,5	1,3
übr. Europa	1	2	1,4	1,3	2,5	2,8	5,6	3,4
außereurop. Staaten	1	1	1,1	0,7	1,0	0,9	0,9	0,9

*Quelle:* Bremisches Statistisches Amt (Hrsg.), Die Volkszählung vom 1. Dezember 1900 im Bremischen Staate, Bd. 1, Bremen 1903, S. 134.

Zwar blieben Männer an den Wanderungen der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts noch stärker vertreten, aber es gab auch ein zunehmendes Wachstum der weiblichen Netto-Zuwanderung. Der Anteil der nicht in Bremen geborenen Frauen an allen Frauen in Bremen stieg von rund 33 % im Jahre 1862 auf über 44 % im Jahre 1905. In dieser Zeit wurde auch eine Veränderung in der

<sup>7</sup> Peter Marschalck (Bearb.), Inventar der Quellen zur Geschichte der Wanderungen, besonders der Auswanderung, in Bremer Archiven (VStHB 53), Bremen 1986; W. Robert Lee, Peter Marschalck, The dynamics of demographic change in a port city context: Bremen 1820–1910, in: Alain Bideau u. a. (Hrsg.), Les systèmes démographiques du passé (Les Chemins de la Recherche, Bd. 32), Villeurbanne 1996, S. 123–138, hier S. 124 f.

Zuwanderungsentfernung deutlich. Vor 1851 kamen ungefähr 65 % aller weiblichen Zuwanderer aus Hannover und Oldenburg (Tabelle 1). Zwar blieb Hannover (insbesondere die Verwaltungsdistrikte Hannover und Stade) mit etwa 60% auch am Ende des 19. Jahrhunderts die Region mit der größten weiblichen Zuwanderung, aber zunehmend gewannen in dieser Beziehung Brandenburg, Sachsen und insbesondere die östlichen Provinzen Preußens an Bedeutung. Darüber hinaus suchte eine beträchtliche Zahl von Frauen aus Galizien (Österreich-Ungarn) Beschäftigung in der Juteverarbeitung, einem Bereich, der sich im späten 19. Jahrhundert in Bremen sehr schnell entwickelte.<sup>8</sup> Das räumliche Profil der weiblichen Zuwanderung spiegelte jedoch immer noch den Einfluss vorindustrieller Migrationsmuster wider. Weibliche Zuwanderung war in starkem Maße lokale oder regionale Wanderung. Männliche wie weibliche Zuwanderer waren aus nahezu den gleichen Herkunftsregionen zugewandert, stärkere weibliche Zuwanderung aus Hannover und Oldenburg war jedoch schon von geringeren Fernwanderungen aus anderen deutschen Regionen begleitet (Tabelle 2). Von den in Bremen geborenen Frauen war nur eine geringe Zahl an der Abwanderung aus Bremen beteiligt. Obwohl die zunehmende Bedeutung Bremens (und Bremerhavens) als Deutsch-

Tabelle 2: Bevölkerung Bremens nach Geburtsländern, 1871–1900 (in %)

	männlich				weiblich			
	1871	1880	1890	1900	1871	1880	1890	1900
Bremen (Staat)	58,6	59,3	56,5	54,4	63,8	61,0	61,1	58,8
Prov. Hannover	20,9	20,1	19,6	19,0	22,3	23,3	21,9	21,5
Großh. Oldenburg	3,2	3,4	3,8	3,8	5,3	5,4	5,5	5,3
übr. Norddeutschland	3,5	3,1	3,3	3,6	2,5	2,5	2,5	2,7
West- u. Mitteldtld.	7,8	7,7	8,4	8,5	3,7	4,5	4,8	5,2
Ostdeutschland	3,6	4,2	5,8	7,0	1,0	1,8	2,5	4,0
Süddeutschland	0,7	0,6	0,9	1,1	0,2	0,3	0,4	0,4
Österreich-Ungarn	0,2	0,2	0,4	1,3	0,1	0,1	0,2	0,8
europ. Rußland	0,1	0,1	0,1	0,2	0,08	0,06	0,1	0,4
übr. Europa	0,6	0,6	0,5	0,7	0,4	0,4	0,4	0,5
außereurop. Staaten	0,5	0,4	0,3	0,3	0,5	0,5	0,5	0,4

Quelle: Bremisches Statistisches Amt (Hrsg.), Die Volkszählung vom 1. Dezember 1900 im Bremischen Staate, Bd. 1, Bremen 1903, S. 128.

8 Marlene Ellerkamp, Unendlich Arbeit. Frauen in der »Jutespinnerei und -weberei Bremen« 1888–1914, in: Karin Hausen (Hrsg.), Frauen suchen ihre Geschichte. Historische Studien zum 19. und 20. Jahrhundert, München 1983, S. 128–143; Marlene Ellerkamp, Industriearbeit, Krankheit und Geschlecht. Zu den sozialen Kosten der Industrialisierung: Bremer Textilarbeiterinnen 1870–1914, Göttingen 1991.

lands wichtigster Auswandererhafen die Bedeutung der Fernwanderungen bekräftigte, verstärkten weitere Verbesserungen der regionalen Infrastruktur besonders im Transportwesen die Lebensfähigkeit der lokalen Migrationsaktivitäten durch Frauen insbesondere im nahen Umland der Hafenstadt.<sup>9</sup>

Trotz der substanziellen Entwicklung des industriellen Sektors während des späten 19. Jahrhunderts hatte es nur wenige Änderungen im Profil der weiblichen Zuwanderung gegeben. Eine große Zahl der weibliche Zuwanderer blieb nicht für lange Zeit in der Stadt; die kaum sesshafte Bevölkerung von Hausangestellten, Dienstmädchen und Ladendienern trug deutlich zu der zahlreichen Abwanderung bei.<sup>10</sup> Sogar noch zu Ende des Jahrhunderts waren die Zuwanderinnen häufig Nahwanderer, und die Dienstmädchen wurden weiterhin zu Rückwanderern.<sup>11</sup> Ihre Arbeitskontrakte waren gewöhnlich auf kurze Zeiträume, im Allgemeinen nicht mehr als 12 Monate, abgeschlossen, und in jedem Jahr kam und verließ auch wieder eine große Zahl von Dienstboten die Stadt. Nur ein geringer Teil der Zuwanderer aus dem Nahbereich um Bremen konnte sich in der Stadt ansiedeln.<sup>12</sup> Selbst zu Ende des 19. Jahrhunderts blieb das weibliche Zuwanderungsmuster noch gekennzeichnet durch einen hohen Grad an vorübergehender Zuwanderung.

#### *Der bremische Arbeitsmarkt*

Aus der Perspektive der Zuwanderer waren die weiblichen Beschäftigungsmöglichkeiten im vorindustriellen Bremen das Ergebnis zweier Faktoren. Einerseits wurden Frauen aktiv daran gehindert, ein unabhängiges Erwerbsleben zu führen. Zwar hatten die meisten Textilzünfte Regeln, die es den Witwen erlaubten, das Handwerk des verstorbenen Ehemannes fortzuführen, aber im Allgemeinen wurden Frauen mit starkem Druck von den Zünften ausgeschlossen.<sup>13</sup> Mitte des Jahrhunderts arbeitete nur eine kleine Minderheit von

9 Marschalck (wie Anm. 7); Heike Brück, Die Verbesserungen der Hinterlandverbindungen zu den Auswandererhäfen im frühen und mittleren 19. Jahrhundert. Wechselwirkungen zwischen Auswandererströmen und Verkehrseinrichtungen, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 7, 1984, S. 213 - 221; Walter Randermann, Die bremischen Staatsanleihen im 19. Jahrhundert (VStHB 3), Bremen 1930.

10 Bureau für Bremische Statistik (Hrsg.), Jahrbuch für Bremische Statistik, Jg. 1887, Bremen 1888, S. 39.

11 Dieter Langewiesche, Friedrich Lenger, Internal Migration: Persistence and Mobility, in: Klaus J. Bade (Hrsg.), Population, Labour and Migration in 19th- and 20th-Century Germany, New York 1987, S. 87-100.

12 Stephan Bleek, Mobilität und Seßhaftigkeit in deutschen Großstädten während der Urbanisierung, in: Geschichte und Gesellschaft, 15, 1989, S. 5 - 33, hier S. 14; Monika Leopold-Rieks, Entwicklung der Berufs- und Sozialstruktur in der südlichen Vorstadt Bremens 1875 - 1914, in: Heinz-Gerhard Haupt, Peter Marschalck (Hrsg.), Städtische Bevölkerungsentwicklung in Deutschland im 19. Jahrhundert - Soziale und demographische Aspekte der Urbanisierung im internationalen Vergleich, St. Katharinen 1994, S. 73 - 96.

13 Elisabeth Höfinghoff, Die bremischen Textilgewerbe vom 16. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts (VStHB 9), Bremen 1933, S. 41 - 45.

Frauen ›unabhängig‹ und auf eigene Rechnung als Bäcker, Färber, Tabakarbeiter oder Schuhmacher. Andererseits gehörten verheiratete Frauen nur selten zu den Arbeitskräften, weder als ›unabhängige‹ Arbeiter noch als Ehefrauen mit besonderer Beschäftigung. Nur im Einzelhandel (einschließlich des Obst- und Gemüsehandels) sowie in kleineren chemischen Fabriken waren Frauen zahlenmäßig von Bedeutung. Für die meisten Frauen war die aktive Teilnahme am Arbeitsprozess ein Stadium im Lebenslauf: sie endete im Allgemeinen mit der Eheschließung und wurde – in Abhängigkeit von den wirtschaftlichen Umständen – im Anschluss an die Verwitwung oder Trennung wieder aufgenommen (Tabelle 3).

Die beschränkten Beschäftigungsmöglichkeiten für Frauen in der formalen Ökonomie zusammen mit dem üblichen Lebenslaufprofil der weiblichen Beschäftigten hatten wichtige Implikationen für die Zuwanderer. In Bezug auf individuelle Beschäftigungen waren Zuwanderer mit einem dualen Arbeitsmarkt konfrontiert: Während Hebammen und Näherinnen, Stickerinnen und Strickerinnen weitgehend aus der einheimischen Bevölkerung rekrutiert

Tabelle 3: Weibliche Dienstboten in Bremen 1807–1905

Jahr	Zahl der weiblichen Dienstboten	in % der weiblichen Bevölkerung
1807	3.229	8,9
1818	2.698	7,3
1823	3.061	7,7
1862		
1867	5.638	14,6
1871	6.305	14,6
1880	6.958	11,8
1885	6.957	11,1
1890	7.702	11,8
1895	8.352	11,3
1900	7.962	9,5
1905	9.339	8,6

*Quelle:* Marianne Friese, *Frauenarbeit und Sozial Reproduktion. Eine Strukturuntersuchung zur Herausbildung des weiblichen Proletariats im Übergangsprozeß zur bürgerlich-kapitalistischen Gesellschaft – dargestellt an der Region Bremen* (Forschungsreihe des Forschungsschwerpunkts ›Arbeit und Bildung‹, Band 20), Bremen, 1991.

*Bemerkung:* Amtliche Daten der Volkszählungen; 1807–1823 Hausgesinde und Gehilfen, danach Dienstboten; die Daten von 1871 an aus der Volkszählung 1905 beziehen sich auf Bremen in den Grenzen vom 1. 4. 1902 und variieren leicht von denen in früheren Volkszählungen, nicht enthalten sind Frauen in anderen persönlichen Diensten.

wurden, waren die häuslichen Dienste und eine Reihe von Stellen im Gaststättengewerbe in der Hand von Zuwanderern (Tabelle 4).<sup>14</sup> In Beschäftigungen, die von Einheimischen dominiert wurden, arbeitete durchweg auch ein hoher Anteil verheirateter Frauen. Beschäftigungen, die effektiv auf ledige Frauen beschränkt waren, rekrutierten ihre Arbeitskräfte weitgehend aus der Zuwandererbevolkerung. Die meisten Dienstboten kamen aus Hannover und Oldenburg, fast alle Mädchen in Schenkwirtschaften waren unverheiratet, und mehr als 80% waren außerhalb Bremens geboren. Das bestätigt die Tatsache, dass auch Zuwanderung selbst ein Stadium im Lebenslauf war, gefolgt von Rückwanderung und möglicherweise Eheschließung. Zuwanderer waren durchweg jung. Vom Alter 14 an stieg die Zuwanderung deutlich und erreichte ihren Höhepunkt in der Altersgruppe der 20-25jährigen. Obwohl es einigen Frauen gelang, in Bremen das Bürgerrecht zu erwerben, zu heiraten und sich niederzulassen, ging der Anteil der ›fremden‹ Frauen mit der Altersgruppe 25-30 deutlich zurück; denn die Hafenstadt bot nur sehr wenige Beschäftigungen für weibliche Zuwanderer mittleren oder höheren Alters.

*Tabelle 4:* Die regionale Herkunft der Dienstboten in Bremen 1905 (in %)

Regionale Herkunft	Zahl	%
Bremen (Staat)	2.814	29,6
darin		
Bremen (Stadt)	2.416	25,4
Landgebiete	300	3,1
Veegesack / Bremerhaven	98	1,0
Hannover	4.130	43,5
darin		
Reg.-Bez. Stade	1.737	18,3
Reg.-Bez. Hannover	1.334	14,0
Lüneburg	207	2,6
Hildesheim	184	1,9
Aurich	497	5,2
Osnabrück	171	1,8
Oldenburg	951	10,0
Westfalen	552	5,8
Andere preußische Provinzen	375	3,9
Andere Gebiete Norddeutschlands	409	4,9
Süddeutschland	57	0,6
außerhalb Deutschlands	142	1,4

*Quelle:* Bremisches Statistisches Landesamt (Hrsg.), Volkszählung vom 1. Dezember 1905 im Bremischen Staate, Bremen 1909, S. 59.

*Bemerkung:* Die Daten beziehen sich auf 9.490 Hausgehilfen, davon 9.339 weiblich.

Die industrielle Revolution führte zu neuen Spannungen in den Beziehungen zwischen Männern und Frauen und veränderte die Bedeutung von beruflichen Kenntnissen, von Geschlechterbeziehungen und von der Familie; jedoch ihre Auswirkungen auf die weiblichen Beschäftigungsmöglichkeiten und damit auf die weibliche Zuwanderung in die Städte ist noch weitgehend unerforscht.<sup>15</sup>

Trotz des – allerdings erst spät einsetzenden – industriellen Ausbaus der bremischen Wirtschaft blieb ein hohes Maß an Arbeitsmarktsegregation für die weibliche Zuwanderung weiterhin bestehen. Zuwanderer machten um 1900 gut die Hälfte aller weiblichen Arbeitskräfte aus, aber es gab auch erhebliche sektorale Unterschiede (Tabelle 5). In Bremen geborene Frauen arbeiteten vornehmlich in der Industrie (außer in der Textilindustrie) als Eigentümer, Angestellte oder Arbeiterinnen, während Zuwanderinnen vermehrt in den Handelssektoren beschäftigt waren. 74% der in den Jutespinnereien arbeitenden Frauen und 60 % in der Nahrungsmittelindustrie und im Verbrauchsgütergewerbe waren Zuwanderinnen, während 60-70% der einheimischen Frauen

*Tabelle 5: Zugewanderte weibliche Dienstboten in Bremen 1905 nach der Siedlungsgröße des Herkunftsorts*

Siedlungsgröße des Herkunftsorts	Anzahl	in %
weniger als 10.000 Einwohner	5.816	83,7
10.000 – 20.000 Einwohner	403	5,8
20.000 – 50.000 Einwohner	389	5,5
50.000 – 100.000 Einwohner	141	2,0
mehr als 100.000 Einwohner	198	2,8

*Quelle:* Bremisches Statistisches Landesamt (Hrsg.), Volkszählung vom 1. Dezember 1905 im Bremischen Staate, Bremen 1909, S. 108.

in der Textilherstellung (mit Ausnahme der Jutespinnereien), der Holzverarbeitung sowie im Bekleidungs- und Reinigungsgewerbe angestellt waren. Generell besetzten die Zuwanderinnen die schlechter bezahlten und nicht so langfristigen Stellen, während die Beschäftigungen mit höherem Status den einheimischen Frauen vorbehalten waren, vermutlich ein Resultat der besseren ökonomischen Ausgangssituation sowie einer höheren Bildung und nicht zuletzt auch der Präferenz der Arbeitgeber. Von wenigen Ausnahmen abgesehen blieben Zuwanderinnen ausgeschlossen von den meisten Industriebereichen, von Beschäftigungen, die besondere Ausbildung oder Fertigkeiten

14 StAB 7-S-7.e.1.

15 Pat Hudson, W. Robert Lee, Women's work and the family economy in historical perspective, in: dies. (Hrsg.), Women's work and the family economy in historical perspective, Manchester 1990, S. 2-48.

voraussetzten, oder von Bereichen wie den Postämtern, die ein hohes Maß an Beschäftigungssicherheit versprachen. Dagegen boten die zahlreichen Wirtshäuser, Bars, Gastehäuser und Hotels in Bremen den Zuwanderinnen leicht zu übernehmende Stellen. Und auch die häuslichen Dienste, in denen immerhin noch etwa ein Drittel aller weiblichen Arbeitskräfte beschäftigt waren, blieben vor allem ledigen Zuwanderinnen aus dem nahen Umland vorbehalten.

Weibliche Zuwanderer, insbesondere Dienstboten, sahen sich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts einer Reihe von Maßnahmen gegenüber, die gegen ihre Ansiedlung und Integration in der städtischen Gesellschaft gerichtet waren. ›Fremde‹ und andere Besucher blieben extensiven Kontrollen unterworfen. Gastwirte waren gemäß einer Proklamation aus dem Jahre 1763 zu täglichen Berichten über ›Fremde‹ verpflichtet; Reisende mussten gültige Pässe vorweisen; Personen, die sich länger als ein Jahr in Bremen aufhalten wollten, benötigten seit 1835 eine offizielle Genehmigung; und die städtischen Behörden ergriffen Maßnahmen gegen Bettler und illegal Handel Treibende.<sup>16</sup> Darüber hinaus war es für weibliche Zuwanderer besonders schwierig, das Bürgerrecht zu erwerben, das wiederum die Voraussetzung für Eheschließung und feste Ansiedlung in Bremen war; sie waren zur Zahlung der Bürgerrechtsgebühren in Höhe von zwei Dritteln dessen, was Männer zu zahlen hatten, verpflichtet. Der Erwerb des Bürgerrecht war kostenlos für Dienstboten, die zehn Jahre in demselben Haushalt beschäftigt gewesen waren; zwar wurden gelegentlich Ausnahmen gemacht, die Zehnjahresperiode wurde 1820 bestätigt.<sup>17</sup> Heiratete ein Bremer Bürger eine Frau ohne Bürgerrecht, so verlor er sein eigenes Bürgerrecht. Die bestehenden Gesetze zum Erwerb des Bürgerrechts und der Niederlassung wurden in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wiederholt oder verschärft, und zwar in den Jahren 1807, 1817, 1824, 1846, 1851 und 1860. Im Jahre 1807 wurde jeder ›Fremde‹, der sich in Bremen niederlassen wollte, aufgefordert, innerhalb von 14 Tagen nach seiner Ankunft das Bürgerrecht zu beantragen. Auf diese Weise setzten es die städtischen Behörden durch, dass Eheschließung und Niederlassung lediger Zuwanderinnen verhindert wurden.

Schließlich waren ledige junge Zuwanderinnen, die in häuslichen Diensten untergekommen waren, regelmäßig Gegenstand von Kontrollen durch die städtischen Behörden. Im Jahre 1830 wurde ein Gesindebuch eingeführt, das ab 1846 von allen weiblichen Dienstboten, Kellnern, Köchen, Zimmermädchen, Zapfmägden und Hauswirtschaftern mitgeführt werden musste. Obwohl die Arbeitgeber nicht, wie in Preußen, verpflichtet waren, detaillierte Auskünfte zu geben, hatte die Polizei doch dafür zu sorgen, dass alle Dienstboten die

16 Heide Gerstenberger, Die Bürger und die anderen. Hinweise auf die Fremdenpolizei in Bremen, in: Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens, 7, 1984, S. 219 - 260.

17 Karl Reineke, Das bremische Bürgerrecht, in: Brem.Jb., 32, 1929, S. 195 - 232; Marianne Friese, Frauenarbeit und soziale Reproduktion. Eine Strukturuntersuchung zur Herausbildung des weiblichen Proletariats im Übergangsprozeß zur bürgerlich-kapitalistischen Gesellschaft – dargestellt an der Region Bremen, Hamburg 1991, S. 252 - 254.

geltenden Gesetze befolgten und dass jeder Wechsel des Dienstherrn formal registriert wurde: schwere Strafen – einschließlich der Ausweisung – drohten auf Verfehlungen.<sup>18</sup> Fremde Dienstboten und Angehörige anderer Berufe, die sich für kürzere Zeit in Bremen aufhielten, mussten der Gesinde-Krankenkasse beitreten, die 1830 gegründet worden war, um die Kosten für Krankheit und medizinische Versorgung zu minimieren; denn die meisten Dienstboten waren »junge Menschen vom Land«, denen die Risiken der Erkrankung während ihrer Beschäftigung in Bremen nicht bewusst seien.<sup>19</sup> Zwar war diese Initiative nur von kurzer Dauer, sie endete schon 1833; aber in den 1850er Jahren wurden weitere Versuche unternommen, die Dienstboten in die Mitgliedschaft von spezifischen Krankenunterstützungsfonds, insbesondere der Allgemeinen Krankenkasse des Allgemeinen Krankenhauses, zu zwingen. Dienstmädchen waren dann auch eine bedeutende Gruppe unter den Patienten des Allgemeinen Krankenhauses nach seiner Gründung im Jahre 1851, obwohl sie höhere Beiträge für die medizinische Versorgung zu leisten hatten als die einheimischen Frauen.<sup>20</sup> Dienstboten sowie andere Berufsgruppen, die überwiegend aus jungen Zuwanderern bestanden, standen also im Zentrum der amtlichen Aufmerksamkeit, und auf sie bezogen sich die offiziellen Regeln, durch die die Zeit ihres Aufenthaltes in Bremen ernsthaften Störungen ausgesetzt war. Die gesetzlichen Regeln zu den Dienstboten, 1829 erlassen und 1868 bestätigt, waren strenger als in anderen Hafenstädten wie etwa Lübeck. Ihre quasi-feudalen und patrimonialen Verfügungen waren in höchstem Maße unvereinbar mit dem Konzept der Gleichheit vor dem Gesetz.<sup>21</sup>

Im Großen und Ganzen gab es auch während des späten 19. Jahrhunderts keine wesentlichen Änderungen für die Zuwanderinnen. Ihr Dasein am Rande der Gesellschaft wurde bestätigt durch das Beibehalten traditioneller Haltungen gegenüber Zuwanderern im Allgemeinen sowie von institutionellen Kontrollen und dadurch, dass die Behörden es versäumten, die Bedingungen für die weiblichen Arbeitskräfte zu verbessern. Erstens wurde die rechtliche Situation zum Bürgerrecht nur langsam verbessert: zwar wurden die Gebühren für den Bürgerrechtserwerb in den 1860er Jahren herabgesetzt, jedoch nicht vor 1871 endgültig abgeschafft, und erst 1869 waren auch die Regelungen zur Eheschließung mit einer Frau ohne Bürgerrecht gefallen.<sup>22</sup> Zweitens blieben Dienstboten weiterhin der Gesindeordnung mit ihrer impliziten Rechtfertigung patriarchalischer Autorität bis zu ihrer Abschaffung 1918 unterworfen, und junge Frauen unter 21 Jahre mussten immer noch das offizielle Arbeitsbuch

18 Romina Schmitter, Dienstmädchen, Jutearbeiterinnen und Schneiderinnen. Frauenerwerbsarbeit in der Stadt Bremen 1871–1914 (Kleine Schriften des Staatsarchivs Bremen, H. 25), Bremen 1996, S. 42; Friese, Frauenarbeit und soziale Reproduktion (wie Anm. 17), S. 293.

19 Hundert Jahre Städtische Krankenanstalten Bremen 1851–1951, Bremen 1951; StAB 7-T.7.d.B.5. a.

20 Barbara Leidinger, Krankenhaus und Kranke. Die Allgemeine Krankenanstalt an der St. Jürgen-Straße in Bremen 1851–1897, Stuttgart 2000, S. 161–165.

21 Friese, Frauenarbeit und soziale Reproduktion (wie Anm. 17), S. 297.

22 Reineke, Das bremische Bürgerrecht (wie Anm. 17), S. 219.

mit sich führen.<sup>23</sup> Die meisten ›fremden‹ Frauen, insbesondere die Dienstmädchen, wohnten – anders als ihre männlichen Kollegen – in Familien: nur wenige lebten allein, mieteten als Schlafleute ein Bett zum Übernachten oder erfreuten sich anderer Unabhängigkeit von ihrem Dienstherrn. Aber Besorgnis über Moral und Gewissenhaftigkeit der Dienstboten wurde auch im späten 19. Jahrhundert noch geäußert, und Zuwanderinnen wurden eher amtlichen Kontrollen unterzogen als die einheimischen Frauen. Die städtischen Autoritäten beharrten auf ihren Bemühungen, die Dienstboten zum Beitritt in besondere Kranken-Hilfsfonds zu bewegen. Das führte auch zu einer unverhältnismäßig großen Zahl von stationären Patientinnen in Bremens Allgemeinem Krankenhaus, und weibliche Dienstboten machten fast die Hälfte der Mütter aus, deren Kinder in der Entbindungsstation geboren wurden. Drittens diente die schrittweise Ausweitung des Arbeitsschutzes für Frauen in den Jahren 1878 und 1891, die die Rolle der Frauen im Bewusstsein der Gesellschaft verankern und damit die soziale Ordnung festigen sollte, anfangs jedoch dazu, die Zuwanderinnen weiter zu marginalisieren.<sup>24</sup> Die Möglichkeit der weiblichen Zuwanderer, sich in Bremen auf Dauer niederzulassen, wurde weiter beeinträchtigt nicht nur durch das Fehlen detaillierter Kenntnisse über Beschäftigungsmöglichkeiten, sondern auch durch mangelhafte Wirksamkeit des weiblichen Arbeitsmarktes. Die Aus- und Weiterbildung für Frauen blieb außerordentlich beschränkt. Die traditionellen Vermittlungsagenturen schlossen Dienstboten und Ungelernte aus, während Agenturen für Frauen, insbesondere für Dienstmädchen, häufig von Gastwirtschaften und Kneipen aus mit polizeilicher Erlaubnis operierten.<sup>25</sup> Zuwanderinnen blieben also benachteiligt in Bezug auf die Möglichkeit, bessere Beschäftigungen zu finden, während Dienstmädchen unter dem Mangel an Klassenbewusstsein litten.<sup>26</sup>

### *Bürgerrechtserwerb und Eheschließung in Bremen*

Fast während des ganzen 19. Jahrhunderts war der Bürgerrechtserwerb die Voraussetzung für die Eheschließung und die Niederlassung. Nur wenige Dienstmädchen vermochten zu heiraten und sich in Bremen anzusiedeln. Während im Jahre 1864 mehr als 82% der Dienstmädchen zu den ›Fremden‹, den Zugewanderten, gehörten, lag die Zahl der Eheschließungen der zwischen 1786 und 1843 geborenen Dienstmädchen im Jahre 1867 lediglich bei

23 Johann Georg Kohl, *Alte und neue Zeit. Episoden aus der Cultur-Geschichte der freien Reichsstadt Bremen*, Bremen 1871; Dorothea Wierling, ›Ich hab meine Arbeit gemacht – was wollte sie mehr?‹ Dienstmädchen im städtischen Haushalt der Jahrhundertwende, in: Hausen, *Frauen suchen ihre Geschichte* (wie Anm. 8), S. 144 -171.

24 Kathleen Canning, *Languages of labor and gender: female factory work in Germany, 1850–1914*, Ithaka 1996.

25 Uwe Kiupel / Ulla Rauschert / Ulrike Schmidt, *Arbeitsvermittlung in Bremen vor 1914*, in: *Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens*, 8, 1985, S. 119-145; Friese, *Frauenarbeit und soziale Reproduktion* (wie Anm. 17), S. 303.

26 Ute Ottmüller, *Die Dienstbotenfrage*, München 1978.

unter 8% aller verheirateten Frauen.<sup>27</sup> Der Zugang zum städtischen Heiratsmarkt war für viele weibliche Zuwanderer durch weitere Faktoren eingeschränkt. Dazu gehörten die häufige Abwesenheit verwandtschaftlicher Netzwerke sowie die Arbeitsbedingungen, die wiederum sowohl die Verdienstmöglichkeiten als auch die Verfügbarkeit über Freizeit beschränkten.<sup>28</sup> Polizeiakten belegen die erzwungene Abschiebung lediger ›fremder‹ Dienstboten in ihre Herkunftsorte nach Ablauf ihrer Dienstzeit, da das niedrige Einkommen den Erwerb des Bürgerrechts oder das Finden eines geeigneten Ehepartners erschwerten. Heiratspläne von Zuwanderinnen wurden zudem durchkreuzt durch die Notwendigkeit, Ersparnisse zu machen, durch die Unsicherheit des Arbeitsplatzes – insbesondere im Fall der Hausangestellten – sowie durch Probleme bei der Akkulturation an das städtische Leben: Nur sehr wenige Zuwanderinnen konnten sich auf einheimische Freunde oder Verwandte als Zeugen bei der Eheschließung verlassen.<sup>29</sup>

Die Altersstruktur der Migranten legt zuweilen die Vermutung nahe, die Migration trage in indirekter Weise – durch Heiratshäufigkeit und Fruchtbarkeit – zum städtischen Bevölkerungswachstum bei, da »Wellen von Wanderungsüberschüssen dazu neigen, nach einer Periode von 4 bis 5 Jahren Wellen von Eheschließungen und mehr Geburten hervorzubringen«.<sup>30</sup> In Bremen gab es allerdings keine lineare Abhängigkeit zwischen den Ziffern der Netto-Zuwanderung und der Heiratshäufigkeit. Die Heiratsziffer blieb während des 19. Jahrhunderts relativ stabil, obwohl zyklische Trends in der Bremer Ökonomie deutliche, allerdings verzögerte Auswirkungen auf die Heiratshäufigkeit hatten, sei es im Kontext des Aufschwungs von der Mitte der 1860er bis zu den frühen 1870er Jahren oder während der wirtschaftlichen Depression in den frühen 1880er Jahren, als kaum ein neues Haus in Bremen gebaut wurde.<sup>31</sup>

27 Marianne Friese, Familienbildung und Heiratsstrategien im Bremischen Proletariat des 19. Jahrhunderts: Dienstmädchen und Tabakarbeiterinnen im Vergleich, in: Jürgen Schlumbohm (Hrsg.), Familie und Familienlosigkeit. Fallstudien aus Niedersachsen und Bremen vom 15. bis 20. Jahrhundert, Hannover 1993, S. 220; Bureau für Bremische Statistik (Hrsg.), Jahrbuch für Bremische Statistik, Bremen 1873, S. 23 f.

28 Martine Segalen, Mean Age at Marriage and Kinship Networks in a Town under the Influence of the Metropolis: Nanterre 1800–1850, in: Journal of Family History, 16, 1991, S. 65–78; Arbeiter-Sekretariat Bremen und Umgebung (Hrsg.), Ergebnis einer statistischen Erhebung über die Lebensverhältnisse der bremischen Arbeiter, Bremen 1901.

29 Friese, Frauenarbeit und soziale Reproduktion (wie Anm. 17), S. 222.

30 Richard H. Tilly, Cyclical trends and the market response: long swings in urban development in Germany, in: W. Robert Lee (Hrsg.), German industry and German industrialisation. Essays in German Economic and Business History in the Nineteenth and Twentieth Centuries, London / New York 1991, S. 148–184, hier S. 159.

31 Hans Beeck, Die Boden- und Wohnungsverhältnisse der freien Hansestadt Bremen im 19. und 20. Jahrhundert, Diss. Universität Bonn 1925; Karl Schwarz, Wirtschaftliche Grundlagen der Sonderstellung Bremens im deutschen Wohnungsbau des 19. Jahrhunderts, in: Brem. Jb. 54, 1976, S. 21–68, hier S. 57.

Perioden relativ großer Zuwanderung folgten nicht notwendig Zeiten vermehrter Heiratshäufigkeit, noch verminderten Jahre hoher Netto-Abwanderung – wie etwa in den 1880er Jahren – deutlich die Eheschließungsziffer.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts hatte sich schließlich die Struktur der bremsischen Wirtschaft verändert: Die Nachfrage nach Arbeitskräften durch die Großindustrie verdrängte zunehmend die der handwerklichen Unternehmen und Manufakturen. Und in einem nicht sehr großen Maße hatten die strukturellen Änderungen der Bremer Ökonomie auch Auswirkungen auf die Natur der weiblichen Arbeitsmarktbeteiligung. Obwohl die Entwicklung der Jute-Spinnerei und der Wollkämmerei begleitet war von einer Zunahme der weiblichen Fernwanderungen, kamen immer noch viele junge Frauen aus den benachbarten Territorien Hannover und Oldenburg, ein Zeichen für die Langlebigkeit eingeführter Wanderungsmuster. Allerdings waren sie auch weiterhin ausgeschlossen von Facharbeit oder langfristiger Beschäftigung, und die Niederlassung war immer noch durch institutionelle Barrieren und durch aktive Diskriminierung durch städtische Autoritäten erschwert. Die erst 1918 erfolgte Abschaffung der Gesindeordnung belegt die historische Einbettung institutioneller Kontrollen über temporäre Zuwanderinnen, deren Möglichkeit, sich auf dem Bremer Arbeitsmarkt zu etablieren, weiterhin durch das Fehlen relevanter Ausbildung und geeigneter lokaler Vermittlungsagenturen erschwert war. Für viele Zuwanderinnen war die Eheschließung die wesentliche Voraussetzung für die Ansiedlung in der Stadt. Eheschließungen reagierten jedoch nicht ausnahmslos auf Netto-Zuwanderungen, und die Realisierung von Heiratsplänen erforderte häufig wieder die Abwanderung.\*

\* Die Forschungen zu diesem Beitrag wurden unterstützt von der Stiftung Volkswagenwerk, Hannover, und dem Wellcome Trust, London, und in einem Projekt von den Autoren mit Unterstützung von Barbara Leidinger erarbeitet.

# **KAISER FRIEDRICH (1898): Zur Problematik eines Schnelldampfers des Norddeutschen Lloyd**

*Arnold Kludas, Bibliothekar am Deutschen Schiffahrtsmuseum (1976–1992),  
in langjähriger Verbundenheit gewidmet*

Von Christian Ostersehlte

## *1. Reederei und Werft: Der Norddeutsche Lloyd und F. Schichau (Elbing und Danzig)*

Über den Norddeutschen Lloyd (NDL) in einem bremischen Periodikum zu referieren<sup>1</sup> heißt, um ein geflügeltes Wort zu benutzen, »Eulen nach Athen tragen«<sup>2</sup>. Und dennoch stellt Bremens jahrzehntelang bedeutendste Reederei nicht nur einen lokalpatriotisch oft überhöhten Mythos dar, sondern auch ein

- 1 Vf. dankt den Staatsarchiven Bremen und Hamburg, der Bibliothek des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven, der Abteilung Public Relations der Hapag-Lloyd AG in Hamburg, der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG (HDW) in Kiel, der Smithsonian Institution in Washington D.C. sowie den Herren Arnold Kludas (Grünendeich), Dipl.-Ing. Gerhard Grote (Bremen-Grohn), Dipl.-Ing. Wolf-R. Kanno (Brake / Unterweser), Dr. Hannsjörg Kowark (Mühlacker), Kapitän z. See a. D. Claude Huan (Paris), Dr. Dirk J. Peters, Klaus-Peter Kiedel (beide Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven), Dr. Hartmut Bickelmann (Stadtarchiv Bremerhaven) und Dr. Hartmut Roder (Übersee-Museum, Bremen) für mannigfaltige Unterstützung.
- 2 Selbstverständlich ist über diese Reederei bereits häufig geschrieben und publiziert worden. So z. B. (Auswahl) Moritz Lindemann, *Der Norddeutsche Lloyd*, Bremen 1892; Paul Neubaur, *Der Norddeutsche Lloyd* (2 Bde.), Leipzig 1907; Georg Bessel, *Norddeutscher Lloyd*, Bremen 1957; Hans-Jürgen-Witthöft, *NDL*, Herford 1973; Arnold Kludas, *Die Seeschiffe des Norddeutschen Lloyd*. Band 1. 1857 bis 1919, Herford 1991, Band 2. 1920 bis 1970, Herford 1992; Susanne und Klaus Wiborg, *Unser Feld ist die Welt. 150 Jahre Hapag-Lloyd*, Hamburg 1997 und schließlich Reinhold Thiel, *Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd*. Band I–III, Bremen 2001–2003. In dieser Reihe sind weitere Bände geplant. Viel über den Lloyd findet man in dem Standardwerk von Arnold Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt* (5 Bde., Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bd. 18–22), Bremerhaven und Hamburg 1986–1990 sowie über den Bereich der Kreuzfahrten vom gleichen Verfasser: *Vergnügungsreisen zur See. Eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt*. 2 Bde. (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bd. 55–56), Hamburg 2001, 2003.  
Zur KAISER FRIEDRICH existieren folgende wichtige Zeitschriftenaufsätze: KAISER FRIEDRICH, ein mißlungener Schnelldampfer, in: *Seekiste* 1/1951, S. 44–45; J. H. Isherwood, KAISER FRIEDRICH: a sad career, in: *Sea Breezes*, Bd. 24,

unerschöpfliches Forschungsgebiet, das noch zahlreichen Historikergenerationen Anregungen, Material und Themen bieten dürfte, dies trotz einer leider lückenhaften Überlieferung an Primärquellen<sup>3</sup>.

Daß der überaus selbstbewußt auftretende, im damaligen Bremen sehr einflußreiche »königliche Kaufmann« Hermann Henrich (H. H.) Meier (1809–1898), den NDL nicht nur 1857 gegründet, sondern auch bis 1888 als Aufsichtsratsvorsitzender den Grundstein für Aufstieg und Bedeutung der Firma gelegt hatte, ist eine ebenfalls bekannte Tatsache<sup>4</sup>. Noch unter seiner Ägide stellte man die Weichen zum Bau von Schnelldampfern für das wichtigste, prestigeträchtige und wohl auch einträglichste Fahrtgebiet, die »Rennstrecke« zwischen Bremerhaven und New York. In diesem Fahrtgebiet hatten die Bremer seit 1873 die Hamburger Konkurrenz bei den Transportleistungen überflügelt.

1881 stellte der Lloyd mit der ELBE (4510 BRT) seinen ersten Einschrauben-Schnelldampfer in Dienst<sup>5</sup>. Doch auch vor der bis heute unvergessenen, mythisch überhöhten TITANIC-Katastrophe vom April 1912<sup>6</sup> war die transatlantische Dampfschiffahrt von spektakulären, wenn auch heutzutage weitgehend vergessenen Unglücken nicht verschont geblieben: Die ELBE ging am 30. Januar 1895 durch eine Kollision mit einem englischen Dampfer in der Nordsee verloren. 332 Passagiere und Besatzungsmitglieder kamen ums Leben. Nur ein Boot mit 20 Überlebenden konnte damals dem Untergang entkommen. Bis 1891 folgten der ELBE weitere zehn Schwesterschiffe der sogenannten »Flüsse«-Klasse, deren Geschwindigkeit zwischen 16 und 19 Knoten lag. Neun von ihnen entstanden bei Elder (später Fairfield) in Glasgow, während

1957, S. 100-103; Wilhelm Tegethoff, Das Leben eines Kaisers ohne Krone, in: Seekiste 7/1962, S. 524-529; Kaye Lamb, KAISER FRIEDRICH: The ship that failed, in: Steamboat Bill (Journal of the Steamship Historical Society of America), 169/1984, S. 11-17.

3 Ungeachtet seiner überragenden Bedeutung für die regionale und überregionale Wirtschaft und trotz eines großen Verwaltungsapparats hat der NDL im Staatsarchiv Bremen nur einen sehr begrenzten Quellenbestand hinterlassen. Zwar bemühte sich das Archiv bereits 1937 und dann wieder 1951 beim Lloyd um die Übernahme historisch wertvoller Aktenbestände, doch waren diese Bestrebungen von keinem großen Erfolg gekrönt. Lediglich Akten über eine Tochterfirma (Deutsche Südsee-Phosphat AG) sowie über die Schlepsschiffahrt des NDL wurden dem Staatsarchiv überstellt. Dieser Bestand wurde durch verschiedene weitere Zugänge (u. a. aus privaten Quellen) angereichert und 1999 archivisch neu bearbeitet. Mehr hierüber s. Adolf E. Hofmeister, Staatsarchiv Bremen. 7, 2010. Norddeutscher Lloyd, Bremen 1999 (Masch. schr. Findbuch zum Bestand).

4 Friedrich Hardegen und Käthi Smidt, H. H. Meier, der Gründer des Norddeutschen Lloyd, Leipzig 1920. Eine eigene kleine Arbeit zu H. H. Meier befindet sich in: Hartmut Bickelmann (Hrsg.), Bremerhavener Persönlichkeiten aus vier Jahrhunderten. Ein biographisches Lexikon (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven, Bd. 16), Bremerhaven 2002, S. 199-200.

5 Kludas, Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 1 (wie Anm. 2), S. 127, 216-217.

6 Christian Ostersehlte, TITANIC – Versuch zur Entmythologisierung eines Schiffsunglücks, in: Historische Mitteilungen der Ranke-Gesellschaft (HMRG) 15/2002, S. 96-128.

das letzte Paar beim Stettiner Vulcan erbaut wurde. Mit diesen Schiffen richtete der NDL einen in sich sehr ausgewogenen Liniendienst zwischen Bremerhaven und New York ein, wobei ab etwa 1885 diese Klasse durch größere Dampfer der Konkurrenz zunehmend in den Schatten gestellt wurde<sup>7</sup>. Hier sind, neben anderen britischen, französischen und amerikanischen Passagierschiffen vor allem die beiden 1892 und 1893 in Fahrt gekommenen Schnelldampfer CAMPANIA und LUCANIA der Cunard Line aus Liverpool zu nennen. Mit einer Größe von 12950 BRT und einer Geschwindigkeit zwischen 21 und 23 Knoten deklassierten sie die »Flüsse«-Klasse<sup>8</sup>.

Auch in Hamburg zog man am Lloyd vorüber. 1888–1891 stellte die Hapag (Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-AG, ab 1893 wurde die gefälligere Bezeichnung Hamburg–Amerika Linie eingeführt) das Quartett der AUGUSTA VICTORIA-Klasse in Dienst. Zwei der Schiffe stammten vom Stettiner Vulcan<sup>9</sup>, zwei dagegen noch von schottischen Werften, denen nach wie vor das angestammte Vertrauen der deutschen Großreederschaft galt. Diese vier Schiffe (Größe: 7241–8430 BRT) mit ihrer imposanten, durch drei Schornsteine akzentuierten Silhouette, liefen 19 Knoten und stellten auch unter deutscher Flagge die »Flüsse«-Klasse in den Schatten<sup>10</sup>. Doch trotz dieser schärfer gewordenen, nun auch auf nationaler Ebene wirksamen Konkurrenz, scheint in den Beförderungsleistungen auf dem Nordatlantik während der neunziger Jahre der NDL meistens vor der Hapag gelegen zu haben<sup>11</sup>.

Seine trotz einiger Krisen gedeihliche Weiterentwicklung hatte der Lloyd u. a. dem Juristen Heinrich Wiegand (1855–1909)<sup>12</sup> zu verdanken. Er war von 1892 an bis zu seinem Tod Direktor des Lloyd und als Gründer einiger Tochterfirmen (»Wiegand-Industrien«)<sup>13</sup> in Bremen damals allgemein ein Begriff.

7 Kludas, Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 1 (wie Anm. 2), S. 123-147.

8 Arnold Kludas, Die großen Passagierschiffe der Welt. Eine Dokumentation. Band I: 1858–1912, Oldenburg 1972, S. 14-16. S. auch Duncan Haws, Merchant Fleets. Cunard Line, Hereford 1987, S. 50-52.

9 Über die Auftragsvergabe an den Vulcan, der sich damals in einer sehr schwierigen wirtschaftlichen Lage befand, s. den aufschlußreichen Aufsatz von Hans-Joachim Rook, Der erste deutsche Doppelschrauben-Schnelldampfer AUGUSTA VICTORIA. Hintergründe der Auftragserteilung an die Stettiner Vulcan-Werft, in: Deutsches Schiffsarchiv Bd. 14, 1992, S. 139-156.

10 Kludas, Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 1 (wie Anm. 2), S. 185-207.

11 Allerdings hat der NDL weitaus reichhaltigeres Zahlenmaterial hinterlassen als die Hapag. 1891 gab es einen Vorsprung der Hamburger in der Fahrt nach New York, der im Folgejahr wieder verloren ging. 1897 führten wieder die Bremer, s. Kludas, Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 2 (wie Anm. 2), S. 223.

12 Arnold Petzet, Heinrich Wiegand. Ein Lebensbild, Bremen 1932. Vf., ein Schwiegersohn Wiegands, war zunächst Beamter der preußischen Eisenbahnverwaltung und trat 1906 als Direktor beim NDL ein, vgl. StAB 7,2010-13, 14 und die Notiz in Schiffbau 6 1905/1906, S. 283. Ein eigener kleiner Artikel über Wiegand befindet sich bei Bickelmann (wie Anm. 4), S. 334-335.

13 Uwe Kiupel, Heinrich Wiegand und die Industrie, in: Hartmut Roder (Hrsg.), Bremen – Handelsstadt am Fluß. Bremen 1995, S. 122-130. Mehr zum Engagement Wiegands findet sich auch in StAB 7,2010-13.

Sein Gegenspieler auf Seiten der Hapag war deren überaus begabter, ideenreicher, 1888 eingesetzter Direktor Albert Ballin (1857–1918)<sup>14</sup>. Ihm kam das unbestrittene Verdienst zu, nach einer Phase der Schwäche das Unternehmen als führende Hamburger und dann auch den NDL teilweise übertreffende deutsche Reederei in eine Weltspitzenposition gebracht zu haben. Konfrontation und Kooperation, das war sicherlich eine Konstante nicht nur im Verhältnis zwischen den beiden Schifffahrtsgesellschaften, sondern auch zwischen den Reedereichefs. Nicht nur die Literatur, sondern auch Quellen aus Archiven lassen erkennen, daß trotz aller immer wieder aufgetauchten Streitfragen Wiegand und Ballin sich persönlich und fachlich sehr wohl zu schätzen wußten<sup>15</sup>.

Natürlich waren beide Reedereien auf den Antagonismus zwischen Weser und Elbe<sup>16</sup> eingeschworen. In diesem Geist sind Generationen von Mitarbeitern erzogen worden und haben ihre alltägliche Arbeit darauf ausgerichtet. Dennoch hat es etwa seit der Jahrhundertwende immer wieder Ansätze zur Kooperation gegeben<sup>17</sup>, was als eine sehr lange Vorgeschichte zur schließlich erfolgten Fusion 1970 interpretiert werden kann. Beide Reedereien waren in ihrer geschäftlichen Ausrichtung, in ihrer Stellung im nationalen und internationalen Wirtschaftsleben sowie in ihrem Aufbau recht ähnlich. Ihre Konkurrenz kann allen Animositäten und Gegensätzen zum Trotz letztlich als fruchtbar bezeichnet werden und das nicht nur, weil man mitunter Schiffsklassen von der Gegenseite nach bauen ließ. In ihrem Bestreben, es der Konkurrenz an Elbe oder Weser gleichzutun oder sie zu übertreffen, haben sich Hapag und Lloyd gegenseitig groß gezogen<sup>18</sup>.

14 Zu Ballin existiert eine umfangreichere Literatur. Zunächst die Frühwerke: Bernhard Huldermann, *Albert Ballin, Oldenburg und Berlin* 1922; Peter Franz Stubmann, *Ballin. Leben und Werk eines deutschen Reeders, Berlin-Grünwald* 1926. Das nach wie vor unentbehrliche neuere Standardwerk stammt von Lamar Cecil, *Albert Ballin, Hamburg* 1969. Zwei neuere Bücher, Susanne Wiborg, *Albert Ballin, Hamburg* 2000, und Eberhard Straub, *Albert Ballin. Der Reeder des Kaisers, Berlin* 2001, vermögen m. E. Cecil nicht zu entthronen. Über Ballin und seine Reedereipolitik ist vor einiger Zeit eine Kontroverse ausgetragen worden, s. den Aufsatz von Frank Broeze, *Albert Ballin, the Hamburg–America Line and Hamburg. Structure and Strategy in the German Shipping Industry (1886–1914)*, in: *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 15, 1992, S. 135–158 und eine Erwiderung von Arnold Kludas, *Gedanken zu Frank Broezes »Albert Ballin, the Hamburg–America Line and Hamburg«*, in: *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 16, 1993, S. 87–92.

15 Das wird aus einem Briefbuch über die Korrespondenz Wiegands deutlich (StAB 7, 2010–12).

16 Eine grundlegende Arbeit hierzu stammt von Friedrich Prüser, *Hamburg–Bremer Schifffahrtswettbewerb in der Zeit der großen Segelschifffahrt und der Dampfer*, in: *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte*, Bd. 49/50, 1964, S. 147 ff.

17 Wiborg (wie Anm. 2), S. 114, 127.

18 Dieses Fazit habe ich in einem Aufsatz gezogen: *Der Norddeutsche Lloyd*, in: Roder (wie Anm. 13), S. 177–181.

Nun wendet sich die Betrachtung jener Werft zu, auf deren Helgen der Schnelldampfer KAISER FRIEDRICH, Thema dieser Arbeit, entstand. Im Oktober 1837 gründete der Ingenieur Ferdinand Schichau (1814–1896) im ostpreußischen Elbing eine kleine Maschinenfabrik, die zunächst Reparaturen und Dampfmaschinen für sehr unterschiedliche Zwecke anbot. Sehr bald kam Schichau mit der Schifffahrt in Berührung, denn es wurden auch Antriebsmaschinen für Schiffe in seinem Werk gefertigt, und 1841 entstand dort sogar der erste dampfgetriebene Eimerkettenbagger in Deutschland. Doch erst 1855 nahm man den Bau eiserner Schiffe auf, und im gleichen Jahr wurde mit der BORUSSIA der erste eigene Schraubendampfer in Preußen abgeliefert. Als ein weiteres Standbein des Unternehmens zu erwähnen ist der Bau von Dampflokomotiven, der schließlich in einem eigenen Werk in Elbing durchgeführt wurde.

Allmählich entwickelte sich auf dem Gebiet des Schiffbaus eine sehr vielfältige Produktpalette. So ist ab etwa 1870 der Bau zahlreicher Flußraddampfer zu erwähnen, die größtenteils in den damals russischen Teil Polens (zur Weichsel), aber auch in andere Teile des Zarenreichs gingen. Ferner engagierte sich die Werft im Bau weiterer speziellerer (Tanker, Kabelleger sowie Eisbrecher), aber auch gängigerer Typen von Handelsschiffen<sup>19</sup>. Ausgehend von dem bereits erwähnten Prototyp von 1841 bildeten Baggerfahrzeuge (sowohl Eimerketten- als auch später Saugbagger) eine weitere Spezialität von Schichau, die ebenfalls im In- und Ausland Anklang fand<sup>20</sup>.

Doch neben dem Bau so verschiedener Handelsschiffstypen hatte sich die Werft (vor allem der Stamm- und Zweigbetrieb in Elbing) seit den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts einen hervorragenden Ruf als Fertigungsstätte von Torpedobooten sowie auch größeren Kriegsschiffen für das In- und Ausland erworben. Allein das nüchterne Zahlenwerk spricht eine eindrucksvolle Sprache. Bis zum Ersten Weltkrieg erhielten folgende Nationen Torpedoboote: Rußland 32 (1877–1904), Türkei 9 (1884–1908), China 17 (1885–1911), Italien 32 (1885–1904), Österreich-Ungarn 9 (1885–1896), Brasilien 5 (1888), Japan 18 (1890–1900), USA 1 (1891), Norwegen 3 (1895–1896), Schweden 1 (1896),

19 Zu Schichau allgemein s. zwei umfangreiche Festschriften des Unternehmens: Die Schichau-Werke in Elbing, Danzig und Pillau 1837–1912, Berlin 1912, sowie 100 Jahre Schichau. 1837–1937. Herausgegeben anlässlich des hundertjährigen Bestehens der Schichau-Werke, Elbing 1937, ferner zu erwähnen ist der Aufsatz von A. C. Th. Müller, Die Entwicklung der Schichauschen Werke in Elbing, Danzig und Pillau, in: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Bd. 7, 1906, S. 101-161. Schließlich findet sich ein instruktiver Überblick aus heutiger Sicht bei Eike Lehmann, 100 Jahre Schiffbautechnische Gesellschaft. Biografien zur Geschichte des Schiffbaues, verfaßt zum Anlaß des hundertjährigen Bestehens der Schiffbautechnischen Gesellschaft 1999, Berlin 1999, S. 418-429.

20 100 Jahre Schichau (wie Anm. 19), S. 72-73, 175-182. Vgl. auch das damalige Standardwerk zum Baggerbau von M. Paulmann und R. Blaum, Die Nassbagger und die Baggereihilfsgeräte. Ihre Berechnung und ihr Bau, Berlin 1912. Dort wird an zahlreichen Stellen auf Bagger, die bei Schichau entstanden sind, eingegangen.

Dänemark 1 (1910). Weitere Schiffstypen, die ebenfalls in den Export gingen (Torpedojäger, Torpedokreuzer, Torpedobootszerstörer, Kanonenboote u. a.) sind in dieser Aufstellung gar nicht berücksichtigt worden. Als Krönung des Marineschiffbaus lieferte man 1902 an die russische Marine den mit 27 Knoten schnellsten Kreuzer der Welt ab, die NOWIK<sup>21</sup>. Die Anzahl der für die Kaiserliche Marine gefertigten größeren und kleineren Torpedoboote ist ebenfalls imposant und umfaßt für den Zeitraum zwischen 1884 und 1914 insgesamt 250 Einheiten<sup>22</sup>, dabei sind größere Kriegsschiffe, wie Kreuzer und Linienschiffe, nicht einmal einbezogen.

Der Firmengründer Ferdinand Schichau hat in seiner Eigenschaft als Seniorchef den Auftrag des Lloyd zum Bau eines Schnelldampfers gerade noch erlebt, doch zu diesem Zeitpunkt, also Mitte der 1890er Jahre, hatte er längst die Stafette an seinen Nachfolger und Schwiegersohn, Carl Heinrich Ziese (1848–1917) weiter gegeben. Ziese, wie Schichau ausgebildeter Ingenieur, war nach einigen prägenden Jahren in der britischen Schiffbauindustrie 1873 in die Firma eingetreten. Neben anderen Aktivitäten engagierte er sich vor allem beim Entwurf von Torpedobooten, und es war nicht zuletzt ihm zu verdanken, daß in zwei Jahrzehnten intensiver Entwicklungsarbeit die Geschwindigkeit dieses Schiffstyps von etwa 17 auf knapp 37 Knoten gesteigert werden konnte.

Da die Fahrwasserverhältnisse in Elbing problematisch waren, gleichzeitig aber die dortige Werft aus den Nähten platzte, legte Ziese, im Einvernehmen mit seinem Schwiegervater, 1891 in Danzig einen neuen Zweigbetrieb an, der den Bau wesentlich größerer Schiffe als bisher ermöglichte. Diese Maßnahme dürfte eine wesentliche Grundlage für den bald darauf angebahnten Geschäftskontakt mit dem Norddeutschen Lloyd gewesen sein, denn mit einer Ausnahme entstanden sämtliche Neubauten für die Großreederei aus Bremen in Danzig (s. Tabelle 2, Seite 163).

Das weitere bewegte Schicksal der Werft, die wie die übrige deutsche und auch ausländische Schiffbauindustrie, nach dem Ersten Weltkrieg eine existenzbedrohende Krise durchzustehen hatte, ist in den Einzelheiten nicht mehr zu schildern. Aufgrund des bremischen Bezugs ist aber nur noch der Hinweis anzubringen, daß nach der Vertreibung 1945 die Schichauwerft sich in Bremerhaven ansiedelte und zunächst im Zeichen der Nachkriegskonjunktur aufblühte, vor allem im Bau von Schleppern. Doch die seit den 1970er Jahren herrschenden schwierigen Verhältnisse im deutschen Schiffbau zwangen auch hier zur Konzentration und Fusion, so daß schließlich die weitere Entwicklung der Firma zur späteren SSW Fähr- und Spezialschiffbau (Bezeichnung seit 1998) hinführte. 2002 mußte die Werft Insolvenz anmelden<sup>23</sup>.

21 100 Jahre Schichau (wie Anm. 19), S. 186 - 187.

22 Erich Gröner, Die deutschen Kriegsschiffe 1815 – 1945, Bd. 2. Torpedoboote, Zerstörer, Schnellboote, Minensuchboote, Minenräumboote, Bonn 1999, S. 33 - 69. Vgl. auch das technikhistorische Standardwerk von Harald Fock, Schwarze Gezellen, Bd. 1. Torpedoboote bis 1914, Herford 1979.

23 Lehmann (wie Anm. 19), S. 418 - 429.

Dieser Überblick möge hier genügen. Für die zukünftige Forschung läßt die Information jedoch aufhorchen, daß das Werksarchiv von Schichau – zumindest in umfangreichen Teilen – noch im polnischen Malbork (früher Marienburg) erhalten ist, doch ist es bislang noch nicht zu einer Ordnung und Verzeichnung gekommen<sup>24</sup>.

Nun folgt aber noch eine notwendige Bemerkung zum allgemeinen Anliegen dieses Aufsatzes. Viele Jahrhunderte Kulturgeschichte haben Schiffen (im Gegensatz zu anderen Verkehrsmitteln) einen Individualcharakter verliehen, der in etwa dem von Bau- und Kunstwerken entspricht. So gesehen kann das Teilgebiet der Schiffsbiographie, von allen vordergründigen Fragestellungen befreit, sehr wohl in wissenschaftsrelevanter Weise angegangen werden. Natürlich ist eine etwas ausführlichere Beschreibung des Lebenslaufes eines Schiffes nicht nur auf technische oder unmittelbar mit dem Schiff verbundene Details zu beschränken, sondern sollte wichtige Hintergründe heraus arbeiten und dabei stets wieder Ausblicke in die allgemeine Geschichte ermöglichen.

Schiffe sind bis heute äußerst komplexe technische Systeme. Ein Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln ist auch in dieser Hinsicht problematisch, viel eher muß man die Parallelen beispielsweise zum Anlagenbau ziehen. Aber ebenso bei dieser Gegenüberstellung weist der Schiffbau immer noch genügend Eigenheiten auf. Bei der Abnahme eines Schiffes durch den Auftraggeber hat eine Werft stets eine längere oder kürzere sogenannte Restpunktliste abzarbeiten. Spannungen zwischen beiden Seiten treten häufig auf, verspätete Ablieferungen waren und sind in Geschichte und heutiger Praxis des Schiffbaus nicht immer zu vermeiden. Ab und zu erfährt auch die Presse und damit die Öffentlichkeit von derartigen Vorkommnissen. Ob das Verhältnis zu einer Reederei dadurch dauerhaft beschädigt wird, man einen Kunden verliert oder ihn doch behalten kann, hängt dann von sehr unterschiedlichen Faktoren ab<sup>25</sup>.

Vergleichsweise selten und deswegen besonders peinlich, ist die Nichtabnahme eines Neubaus durch den Auftraggeber. Um einen solchen Fall handelt es sich hier. Er ist zwar in der Literatur bereits behandelt worden, doch haben einige neue Erkenntnisse sowie einige Schlußfolgerungen hierzu, die auf eigener Werfterfahrung beruhen, einen neuen Artikel über diese ungewöhnliche Schiffsbiographie gerechtfertigt.

24 Harald Pinl, *Deutsch-russischer Schiffbau vor 1914. Zusammenarbeit und Technologieaustausch*, Langenhagen 2002, S. 18. Dort wird immerhin die stattliche Anzahl von 17340 Archiveinheiten erwähnt, die den noch heute vorhandenen Bestand von Schichau ausmachen.

25 Vf. war 1998 – 2004 im deutschen Schiffbau tätig (Fr. Lürssen, Vegesack und Howaldtswerke-Deutsche Werft AG / HDW), Kiel. Zu den Schwerpunkten seiner Forschungen bei HDW gehörte u. a. das Verhältnis zwischen Werft und Auftraggeber, vgl. den Aufsatz: *Die Norddeutsche Schiffbau AG (NSAG) in Gaarden bei Kiel (1865 – 1879)*, in: *Mitteilungen des Canal-Vereins* 22/2002, S. 7-146.

## 2. Auftrag und Bau des Schnelldampfers

Die unterminierte Führungsposition des Lloyd auf dem Nordatlantik zwang Mitte der 1890er Jahre Wiegand, etwas dagegen zu unternehmen, und so kam der Bau neuer Schnelldampfer beim NDL auf die Tagesordnung. Auf seiner Sitzung am 24. Oktober 1895 lagen dem Aufsichtsrat fünf Angebote in- und ausländischer Werften vor: James & George Thomson in Clydebank, Fairfield in Gowan bei Glasgow, Blohm & Voss in Hamburg sowie vom Stettiner Vulcan und von F. Schichau (Länge 575', Preis 8 250 000 Mark) in Danzig. Die Entwürfe variierten in Länge, technischer Ausrüstung und Preis voneinander. Wiegand stellte auf der Sitzung eingehend die verschiedenen Pläne vor, ebenfalls kamen Verhandlungen zur Sprache, die der NDL über die Finanzierung bereits in Berlin (wohl mit dortigen Banken) geführt hatte<sup>26</sup>. Schließlich wurden zwei Schiffe bestellt: »Den steigenden Anforderungen des Schnelldampferverkehrs Rechnung tragend, haben wir zwei Doppelschraubendampfer von 21 Meilen Fahrt bei der Stettiner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft Vulcan und F. Schichau in Danzig in Auftrag gegeben, welche in der zweiten Hälfte 1897 zur Ablieferung gelangen werden«<sup>27</sup>, hieß es im Frühjahr 1896.

Selbstverständlich war die Auftragsvergabe nach Deutschland damals noch nicht, denn der britische Schiffbau besaß einen nach wie vor ungebrochenen Nimbus, auch bei deutschen Reedern. Deswegen verteidigte Wiegand noch 1897 in einem Brief diesbezüglich die konkurrierende Hapag: »Wir denken nicht daran, dass der Hamburg-Amerika Linie dadurch ein Vorwurf gemacht werden kann, wenn sie in England baut. Haben wir doch selbst Jahrzehnte hindurch es getan und würden es vielleicht noch heute tun, wenn wir unsere geschäftlichen Interessen damit zu befriedigen glaubten. Tatsächlich haben wir aber die Erfahrung gemacht, dass die Arbeit, wie wir sie verlangen, besser in Deutschland und zum mindesten hier nicht teurer als in England ausgeführt wird.

Rechnen wir es uns daher nicht für ein besonderes Verdienst an, dass wir ausschließlich in Deutschland bauen<sup>28</sup>, so sollten wir auch verhindern, dass es einer mit uns befreundeten Gesellschaft zum Vorwurf gemacht wird, wenn sie, von anderen geschäftlichen Gesichtspunkten ausgehend als wir, es vorzieht, im Ausland zu bauen«<sup>29</sup>. Zur gleichen Zeit schrieb Wiegand an den Innenstaatssekretär von Jonquières und bezog sich zunächst auf die Zeit um 1890: »Der Lloyd besass damals<sup>30</sup> noch kein technisches Büro wie heute, sondern

26 StAB 7,2010 - 6.

27 Bericht nebst Anlagen zur neununddreißigsten ordentlichen General-Versammlung des Norddeutschen Lloyd am 30. April 1896 (in einem 1907 erschienenen unpaginierten Konvolut gedruckt).

28 Diese Äußerung steht in einem interessanten Gegensatz zu der in der späteren epigonalen Literatur anklingenden Behauptung, daß der NDL durch seine in Deutschland gebauten Reichspostdampfer (ab 1886) maßgeblich den deutschen Schiffbau gefördert habe.

29 Brief vom 12. 4. 1897 in StAB 7,2010 - 12.

30 1889, als für den Lloyd die DRESDEN- und MÜNCHEN-Klasse erbaut wurde, auf die sich Wiegand bezieht.

war bei der Herstellung der Pläne etc. angewiesen auf die Pläne und Entwürfe der Werften. Er befand sich damals in derselben Lage, wie sie bis in die letzte Zeit bei der Hapag war, die ja auch ihre neuen Typen in England auf Grund der Pläne der Werften bauen lässt, um dann später einzelne Schiffe desselben Typs auf deutschen Werften bauen zu lassen.

Die ungleich grössere Erfahrung Englands in der Schiffbautechnik gibt den englischen Werften bei der Herausbildung neuer Schiffstypen ein Uebergewicht über die deutschen Werften, das noch heute nicht ganz beseitigt ist. Von den deutschen Reedereien hat zuerst der Norddeutsche Lloyd durch Einrichtung dieses technischen Büros, in welchem die Pläne und Baubeschreibungen auf Grund der Erfahrungen des Norddeutschen Lloyd auf den Inspektionsreisen seiner Beamten auf fremden Dampfern entworfen werden, sich den Werften gegenüber unabhängig gemacht; und gerade das hat ihn in



Abb. 1: Halle der KAISER FRIEDRICH. (Foto: Smithsonian Institution, Washington D.C.)

den letzten 5 Jahren in die Möglichkeit versetzt, die deutschen Werften so zu bevorzugen, wie es geschehen ist«<sup>31</sup>.

1895 wurde der bis dahin beim Werftbetrieb des Lloyd in Bremerhaven tätige Schiffbauingenieur Max Walter (1857–1935) zum Leiter dieses Büros ernannt<sup>32</sup>. Was nun die beiden projektierten Schnelldampfer angeht, arbeitete es die Vorgaben für die Schiffssicherheit und die Passagiereinrichtungen aus. Die Innenarchitektur<sup>33</sup> gestaltete der damalige (seit der ELBE) führende »Hausarchitekt« des NDL, Johann Georg Poppe (1837–1915)<sup>34</sup>, dessen ausladend üppiger Stil (vor allem Neorenaissance und Neobarock) zwar dem

31 Brief vom 16. 4. 1897 in StAB 7,2010 - 12.

32 Lehmann (wie Anm. 19), S. 523.

33 Kludas, Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 2 (wie Anm. 2), S. 147-148.

34 Über Poppe s. Bremische Biographie 1912–1962, Bremen 1969, S. 382-383. Zur später distanzierten Haltung von Wiegand gegenüber P. s. Petzet (wie Anm. 12), S. 269 - 272.

damaligen Zeitgeschmack entsprach, dennoch aber als »Bremer Barock« leicht spöttisch bezeichnet wurde. Jenseits dieser von der Reederei vorgeschriebenen Bereiche war den Werften weitgehende Freiheit gelassen worden. Unabdingbar blieb aber die Forderung nach einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 21 Knoten, die in einer harten Garantieklausel festgelegt worden war. Ihr Grund lag in der zeitlichen Disposition der Überfahrt. Man rechnete sechs Tage nach der Abfahrt in Cherbourg, strebte aber eine Ankunft an einem Nachmittag in New York (genauer: im Terminal von Hoboken, New Jersey) an, um die aufwendigen Einreiseformalitäten für die Passagiere noch am gleichen Tag erledigen zu können. Eine Ankunft nur wenige Stunden später hätte den Verlust eines ganzen Tages bedeutet<sup>35</sup>.

Schichau legte nun einen Entwurf vor, der ein etwas kleineres, mithin etwas preisgünstigeres Schiff mit schwächeren Maschinen vorsah, als man es beim NDL kalkuliert hatte. Die profunde Erfahrung der Werft im Bau schneller Torpedoboote gab wohl den Ausschlag, daß der Lloyd dem Vorschlag aus Danzig eine Chance gab, obwohl die Berechnungen seines technischen Büros von den Angaben der Werft abwichen und offenbar intern Skepsis geäußert worden war<sup>36</sup>. Der Neubau bei Schichau erhielt die Baunummer 587<sup>37</sup>. Vor allem Ziese engagierte sich bei der weiteren Planung des Schiffes maßgeblich<sup>38</sup>, hat sich dann aber trotz seiner tiefen Erfahrung in seinen Planungen böse verkalkuliert. Vermutlich handelte es sich um eine lineare und deswegen zu wenig abgesicherte Übertragung von Erfahrungen beim Bau von Torpedoboote auf einen wesentlich größeren Neubau.

Am 19. Oktober 1896 legte der Aufsichtsrat des Lloyd in Bremen die Namen der beiden Schiffe fest: Der Stettiner Neubau sollte KAISER WILHELM DER GROSSE, das in Danzig entstehende Schiff KAISER FRIEDRICH heißen. Diese Entscheidung wurde anschließend telegraphisch Kaiser Wilhelm II. mitgeteilt<sup>39</sup>. Damit hatte sich die Anteilnahme des seebegeisterten Monarchen an dem Projekt noch keineswegs erschöpft. Wiegand schrieb in einer fragmentarischen, wohl durch seinen frühen Tod unvollendeten Autobiographie: »Das lebhafteste Interesse nahm der Kaiser an dem Bau unserer Schnelldampfer KAISER WILHELM DER GROSSE und KAISER FRIEDRICH. Die Pläne dieser beiden Dampfer mußte ich ihm – ich meine, es sei im Herbst 1895 gewesen – in Berlin vorlegen und auf das eingehendste erläutern. In einer mehr als einstündigen Besprechung wurde eine Reihe von Details mit ihm erörtert, wobei es seinerseits an Anregungen zu der einen oder anderen Verbesserung nicht fehlte. Ueberraschend war mir die Sicherheit, mit der er sich in den Plänen orientierte«<sup>40</sup>.

35 Kludas, Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 2 (wie Anm. 2), S. 147-148.

36 Petzet (wie Anm. 12 ), S. 135.

37 Kludas, NDL Bd. 1 (wie Anm. 2), S. 66.

38 Lehmann (wie Anm. 19), S. 421.

39 StAB 7,2010-6. Ein Glückwunschtelegramm des Kaisers zur Auftragsvergabe der beiden Passagierschiffe (Ende Oktober 1895) findet sich zit. bei Thiel Bd. II (wie Anm. 2), S. 132.

40 StAB 7,2010-13.

Im Oktober 1896 teilte Wiegand in einem Brief mit, daß der Auftrag zur Fertigung der Inneneinrichtung des Schiffes an die Firma J. C. Pfaff in Berlin vergeben wurde<sup>41</sup>, die man bereits bei einer anderen Schiffsklasse herangezogen hatte<sup>42</sup>. Auf diese gelungene und überaus wirtschaftliche Serie, die BARBAROSSA-Klasse, wird noch in anderem Zusammenhang einzugehen sein.

Ein anderes künstlerisches Detail fand sogar die Aufmerksamkeit einer weiteren Aufsichtsratssitzung am 19. November, als zwei Kaiserporträts für die beiden Schnelldampfer in Auftrag gegeben wurden. Das für KAISER FRIEDRICH bestimmte Bild sollte den Namenspatron darstellen und durch den Düsseldorfer Künstler W. Petersen angefertigt werden, nachdem zuvor Kritiken und Gutachten über ihn eingezogen worden waren. Der zunächst von Petersen geforderte Preis von 10 000 Mark konnte aber auf 8 000 ermäßigt werden und am 24. Dezember meldete Wiegand auf einer erneuten Sitzung die Auftragsvergabe<sup>43</sup>.

Am 5. Oktober 1897, nachmittags um 16 Uhr, lief das Schiff ohne Komplikationen vom Stapel. Kaiser Wilhelm II., ohnehin Anlässen wie diesen sehr zugetan, hatte es sich nicht nehmen lassen, höchstpersönlich dabeizusein. Als Taufpatin fungierte die Tochter des Aufsichtsratsmitglieds George Albrecht, doch ihre Taufrede hatte sie nicht selbst verfaßt, sondern diese stammte von dem bekannten bremischen Dichter und Maler Arthur Fitger<sup>44</sup> (1840–1909). Er galt im damaligen Bremen als »Kulturpapst«, geriet aber später, als neue Kunstrichtungen ihr Recht forderten, in Vergessenheit. Fitger war zur Innendekoration mehrerer Lloydampfer (beginnend mit der ELBE) herangezogen worden<sup>45</sup>. Ebenso wirkte er bei KAISER FRIEDRICH als Innendekorateur, wie übrigens auch der renommierte Bremer Industriemaler Otto Bollhagen<sup>46</sup>.

In der Taufrede hieß es nun:

41 Brief vom 27. 10. 1896 in StAB 7,2010 - 12.

42 Weser-Zeitung, 5. 10. 1897, 1. Morgenausgabe.

43 StAB 7,2010 - 6. Die Identität des Künstlers erscheint unsicher. Ein aus dem bergischen Burg an der Wupper stammender Bildnismaler namens Walter Petersen (1862–?), von dem u. a. Bildnisse im Städtischen Museum in Düsseldorf vorhanden waren, kontrastiert mit einem Marinemaler Hans Ritter von Petersen (1850–1914), der als ursprünglicher Schüler der Düsseldorfer Akademie seit 1885 in München ansässig war und von dem Bilder sich u. a. auch in der Kunsthalle Bremen befanden, s. Hans Vollmer (Hrsg.), Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler von der Antike bis zur Gegenwart begründet von Ulrich Thieme und Felix Becker. 26. Bd. Olivier-Pieris, Leipzig 1932, S. 484, 487.

44 Weser-Zeitung, 6. 10. 1897, 1. Morgenausgabe.

45 Herbert Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen. Bd. 2. Von der Franzosenzeit bis zum Ersten Weltkrieg (1810–1918), Bremen 1995, S. 439.

46 Weser-Zeitung, 18. Mai 1898, 1. Morgenausgabe. Zu B. s. die grundlegende Arbeit von Lars Ulrich Scholl, Der Industriemaler Otto Bollhagen 1861–1924, Herford 1992.

»KAISER FRIEDRICH!

Welches Herz schlug nicht höher bei diesem Namen?

Glorie ringsum!

Aber Glorie, verhüllt von tiefen schwarzen Trauerschleiern! Zu früh mußte die Hand, die kaum das Schwert mit dem Scepter vertauscht hatte, in Staub sinken.

Zu früh für unsern Begehr.

Lange genug aber ist der Held seine Bahn dahingewandelt, um unauslöschlichen Dankes sicher zu sein.

Und seinen Namen sollst Du durch die Meere führen, schwimmende Eisgebirge der Pole kreuzend.

Des sei gewiß, wohin auch das Steuer Dich lenke, sein Ruhm ist auf Adlersgefieder längst Dir vorausgeflogen.

Aber da ich die Hand erhebe, Dich mit deutschem Schaumwein feierlich nach altem Brauche taufend zu benetzen, fühl ich mit ehrfurchtsvollem Schauer, wie unausforschliche Schicksalsgöttinnen Dir den Faden Deines Geschickes spinnen.

KAISER FRIEDRICH!

Ausgerüstet mit Allem, was Menschensorge vermag, stark und schön, wirst Du streben, Deinen erlauchten Namen zu verdienen, zu werden unter den Schiffen, was er war unter den Männern.

Erwirb Dir Fülle des Dankes, wie er sie erworben. Gleiche ihm an Kraft und Sieghaftigkeit und minder eng als sie ihm gesetzt wurde, setze Dir das Glück seine Schranke.

Und wie in Gnaden sich heute zu Dir das Haupt herniederneigt, das die herrlichste trägt und die hehrste aller Erdenkronen, so wenden hinfort die himmlischen Gestirne ihr segnendes Antlitz auf Dich. Diesen Segenswunsch send ich für Dich empor.

Und also ruf ich Dich nun und nenne zuerst Dich bei Namen.

KAISER FRIEDRICH!

Der schwankenden, wechselnden Woge gehörst Du nun an, aber über Dir walte nimmer schwankend noch wechselnd der Segen Gottes«<sup>47</sup>.

Das war nicht der erste derartige Beitrag Fitgers gewesen. Einige Monate vorher, am 4. Mai 1897, hatte die Taufpatin (in diesem Fall die Gattin des Aufsichtsratsvorsitzenden des NDL Geo Plate) der KAISER WILHELM DER GROSSE eine ganz ähnlich geartete Taufrede aus der Feder des großen Meisters rezitieren dürfen<sup>48</sup>. Soviel süßliches Pathos in beiden Reden betrachtet man inzwischen eher spöttisch als Kitsch. Doch ist Fitger wohl zuzugestehen, daß seinen Taufreden ehrliche Empfindungen zugrunde lagen, auch wenn

47 Weser-Zeitung, 6.10.1897, 1. Morgenausgabe. Zit. auch bei Thiel Bd. II (wie Anm. 2), S. 155-156.

48 Zit. in Thiel Bd. II (wie Anm. 2), S. 149-150.

eine spätere Betrachtung seinen Malereien mehr Bedeutung für die Nachwelt zumißt als den Dichtungen, was der zeitgenössischen Bewertung übrigens diametral entgegengesetzt ist. Was nun die nicht jedermann zusagende Ausdrucksform in der Taufrede angeht, so wird Fitger in der einschlägigen Literatur eine spätromantische Ader, verbunden mit zeitüblichem, z. T. rückwärts-gewandtem Weltschmerz, zugeschrieben. Gleichzeitig beförderte er heftig neue Kunstrichtungen (Impressionismus, Naturalismus und später den Jugendstil, Synonym: Worpswede)<sup>49</sup>. Nicht zuletzt in den Grundauffassungen kann Fitger als ein Zeitgenosse und auch geistiger Weggefährte Poppes bezeichnet werden. Allerdings erhob Wiegand, der dem Vorstand des Bremischen Kunstvereins seit 1901 angehörte, im Rahmen von heftig geführten Auseinandersetzungen um modernere Kunstrichtungen gegen die rückwärts-gewandten Auffassungen Fitgers sein Wort, und in der Biographie über den Lloydchef aus dem Jahre 1932 wurde der Künstler wohl deshalb maliziös als »... ein in die Malerei entgleister Schriftsteller«<sup>50</sup> charakterisiert. Parallel dazu sank der Stern Poppes<sup>51</sup>. Doch diese wichtigen Entwicklungen in der bremischen Kunstszene fanden eben erst nach der Jahrhundertwende statt, lagen also zum Zeitpunkt des Stapellaufes in Danzig noch in der Zukunft.

Ob der bremische Maler- und Dichterstürm in seiner Taufrede der tatsächlichen Tragik des 1888 dahingerafften »99-Tage-Kaisers« gerecht wurde, bleibt dahingestellt. Kaiser Friedrich III. galt – zu Recht oder zu Unrecht – als stille Hoffnung der deutschen Liberalen<sup>52</sup>. So nahm er u. a. gegen den um 1880 in

49 Zur wichtigsten Literatur über F. s. Artikel in: Bremische Biographie des 19. Jahrhunderts, Bremen 1912, S. 133-145 sowie in: Neue Deutsche Biographie, 5. Bd. Falck-Fyner, Berlin 1961, S. 216. Weitere Bewertungen finden sich bei Schwarzwälder (wie Anm. 45), S. 427, 436, 438-439. Aufschlußreich ist auch der Aufsatz von Hermann Tardel, Arthur Fitger als Publizist. Mit einer Bibliographie, in: Brem. Jb. Bd. 28, 1922, S. 80-95. F. veröffentlichte häufig in der »Weser-Zeitung«, bei der sein Bruder Emil F. (1848-1917) als Chefredakteur tätig war.

50 Petzet (wie Anm. 12), S. 275.

51 Dieser Richtungskampf im künstlerischen Bremen wirkte sich schließlich auch auf den NDL selbst aus. Im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts begann auch dort der Einfluß Poppes abzunehmen. Zwar wurde ihm noch der Entwurf des 1907 begonnenen neuen Verwaltungsgebäudes der Reederei im zeitüblichen Neorenaissancestil in der Bremer Innenstadt übertragen, doch Wiegand mußte den Architekten in seinen opulenten Entwürfen ständig bremsen. Auch an Bord der Lloyd-Dampfer erwies sich der überladene Stil Poppes als nicht mehr zeitgemäß. Zwar durfte er noch beim Vierschornsteiner KRONPRINZESSIN CECILIE (1907) zum letzten Mal die großen Gesellschaftsräume gestalten, doch bei den Apartments der Ersten Klasse kam nun endlich eine fortschrittlichere Künstlergeneration zum Zuge, ebenso wie bei den nachfolgenden größeren Neubauten des Lloyd. Hierzu mehr bei Kludas NDL Bd. 2 (wie Anm. 2), S. 182-183, Petzet (wie Anm. 12), S. 270-271. Belege für die Auseinandersetzungen zwischen Wiegand und Poppe finden sich auch im Briefbuch (StAB 7,2010-12) sowie im Fragment der Autobiographie Wiegands (StAB 7,2010-13).

52 Zur wichtigsten Literatur über den Kaiser s. Michael Freund, Das Drama der 99 Tage. Krankheit und Tod Friedrichs III., Köln 1966, und Franz Herre, Kaiser Friedrich III.: Deutschlands liberale Hoffnung, eine Biographie, Stuttgart 1987. Eine

Deutschland grassierenden Antisemitismus deutlich Stellung<sup>53</sup> und zählt auch deswegen zu jenen Persönlichkeiten, bei denen in der heutigen Geschichtsbetrachtung des öfteren die Frage gestellt wird, ob sie unter glücklicheren Umständen spätere fatale Entwicklungen hätten stoppen können oder nicht.

Anlässlich des Stapellaufes der KAISER FRIEDRICH äußerte die in Handels- und Schiffsfragen stets kompetente »Weser-Zeitung« große Hoffnungen: »Die rühmlichst bekannte sorgfältige Ausführung der Arbeiten der Danziger Werft am Schiffskörper und die genialen Maschinenconstructions der Firma F. Schichau, welche letztere dem Norddeutschen Lloyd bereits vier ausgezeichnete Dampfer geliefert hat, berechtigen auch für diesen Neubau zu den schönsten Hoffnungen. Möge der neue Schnelldampfer KAISER FRIEDRICH alle auf ihn gesetzten großen Erwartungen nach jeder Richtung zur Ehre seiner Erbauer wie der gesamten deutschen Industrie, die mit so vielen Zweigen an seiner Herstellung beteiligt ist, und zum Ruhm und Wohl seiner Rheder glänzend erfüllen«<sup>54</sup>. Auch im Ausland war man gespannt, so kündigte eine englischsprachige Zeitschrift namens »The Outlook« am 2. April 1898 »another monster boat«<sup>55</sup> an und fügte frohgemut hinzu: »...one which it is expected will be even faster«<sup>56</sup>, was einen Vergleich mit dem in Stettin gebauten Dampfer ausdrückte. Diese Hoffnungen, in denen sich sicherlich auch die Erwartungshaltung nicht nur der Öffentlichkeit, sondern auch der Reederei widerspiegelten, sollten sich nicht erfüllen.

KAISER WILHELM DER GROSSE (Abb. 2) wurde inzwischen zu einer Erfolgsstory für den Lloyd. Am 19. September 1897 war der Dampfer aus Bremerhaven zu seiner Jungferntour nach New York ausgelaufen. Im März und April 1898 erreichte das Schiff auf einer Überfahrt westwärts eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 22,29 Knoten und erlangte auf diese Weise das begehrte »Blaue Band« des Nordatlantiks. Dieser Typ schlug beim Lloyd so gut ein, daß der Vulcan in den Folgejahren noch drei weitere Schiffe nach diesem Muster lieferte: KRONPRINZ WILHELM (1901), KAISER WILHELM II. (1903) und die in ihrer Inneneinrichtung etwas modernere KRONPRINZESSIN CECILIE (1907)<sup>57</sup>. Dieses Quartett bildete bis zum Ersten Weltkrieg das Rückgrat des Nordatlantikdienstes des Lloyd und wirkte infolge der intensiven Firmenwerbung in der Öffentlichkeit bis tief ins Binnenland besonders imageprägend. Neben diesen publikumswirksamen Linern dürfen in ihrer

kritische wie gründliche Biographie über Friedrich im Licht der heutigen Forschung bleibt nach wie vor ein Desiderat. Reizvoll wäre ferner eine spezielle Untersuchung über jene Schiffe, welchen den Namen des Kaisers auch getragen haben. Bekannt ist das 1895–1898 bei der Kaiserlichen Werft in Wilhelmshaven erbaute Linienschiff SMS KAISER FRIEDRICH III.

53 Eine aufschlußreiche wie scharfe Stellungnahme des späteren Kaisers (noch als Kronprinz Friedrich Wilhelm) zum Antisemitismus findet sich in der Kieler Zeitung, 17. 1. 1881, Abendausgabe.

54 Weser-Zeitung, 5. 10. 1897, 1. Morgenausgabe.

55 Zit. nach Lamb (wie Anm. 2), S. 14.

56 Ebd.

57 Kludas, NDL Bd. 1 (wie Anm. 2), S. 66–68.

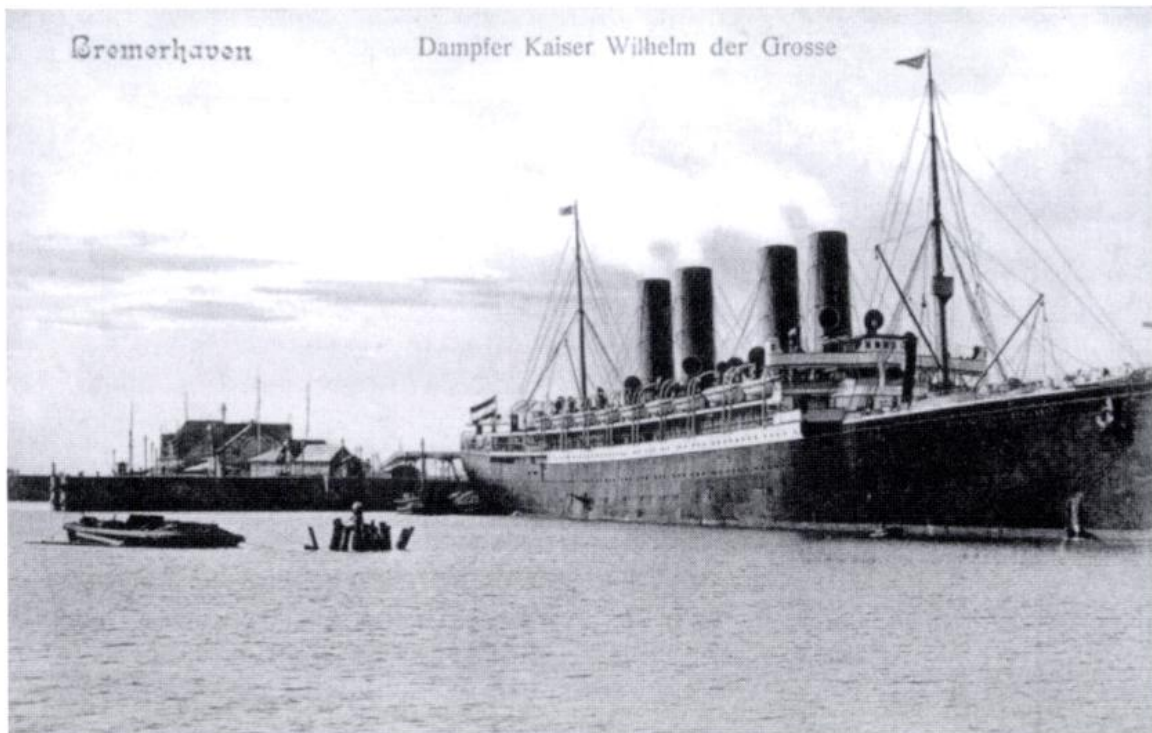


Abb. 2: Die gleichzeitig mit der KAISER FRIEDRICH bestellte und 1897 abgelieferte KAISER WILHELM DER GROSSE (hier in Bremerhaven) war von beiden Schiffen der wesentlich erfolgreichere Schnelldampfer. (Foto: Autorenarchiv)

Eigenschaft als Unterbau die nicht ganz so großen Fracht- und Passagierschiffe des ND L in der Nordatlantikkfahrt nicht vergessen werden, denn auch diese immer noch sehr ansehnlichen Dampfer trugen ebenfalls zum Betriebsergebnis maßgeblich bei. Die vier großen Schnelldampfer des Lloyd wurden jedoch ab 1907 durch z. T. schnellere, vor allem aber mächtigere Liner der britischen und deutschen Konkurrenz in den Schatten gestellt. Trotzdem konnte der ND L bis zum Ersten Weltkrieg eine führende Position auf dem Nordatlantik halten.

Der Erfolg der KAISER WILHELM DER GROSSE stand also Anfang 1898 schon eindeutig fest und setzte die in Danzig in der Ausrüstung befindliche KAISER FRIEDRICH gehörig unter Erfolgszwang. In der zweiten Aprilhälfte 1898 hoffte der Lloyd auf eine Infahrtsetzung des zweiten Schiffes im Mai<sup>58</sup>, und das konnte auch eingehalten werden. Gleichzeitig wurde die Besatzung in Bremerhaven angemustert<sup>59</sup>.

Am 1. Mai 1898 war der Meßbrief ausgefertigt worden und hatte eine Vermessung von 12 481,279 BRT festgestellt. Doch weil man einen Lichtschacht

58 Bericht nebst Anlagen zur einundvierzigsten ordentlichen General-Versammlung des Norddeutschen Lloyd am 25. April 1898.

59 StAB 4,24 - F. 1025 (Musterrolle).

nicht ausreichend berücksichtigt hatte, mußte zwei Monate später neu vermessen werden. Ein neuer Meßbrief vom 14. Juli vermerkte dann eine Bruttotonnage von 12 479,537<sup>60</sup>.

Ein Vergleich der technischen Daten des Schiffes mit denen der konkurrierenden und schließlich erfolgreicherer KAISER WILHELM DER GROSSE vom Stettiner Vulcan ist aufschlußreich (s. Tabelle 1).

Ein Zeitungsbericht, der zum Stapellauf des Schiffes veröffentlicht wurde, berichtet über weitere Einzelheiten: »Obschon die Dimensionen geringer wie die des Dampfers KAISER WILHELM DER GROSSE, so sind dieselben doch immer noch so erheblich, daß hervorragend gute Seeigenschaften, welche noch durch das Vorhandensein hoher seitlicher Schlingerkielen wesentlich verbessert werden, mit Sicherheit zu erwarten sind. Schiff und Maschine sind selbstverständlich nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd für die höchste Classe, ersteres als Vierdeckschiff mit besonderen Verstärkungen erbaut. Bei dem Schiffskörper, der seiner ganzen Länge nach mit einem Doppelboden zur Aufnahme von Wasserballast versehen ist, ist ein ganz besonderer Werth auf die Anbringung und Vertheilung der wasserdichten Querschotten gelegt worden. 17 derartiger Schotte, von denen 15 bis zum Oberdeck und 2 bis zum Hauptdeck reichen, theilen das Schiff in 18 wasserdichte Abtheilungen, welche beim Volllaufen selbst dreier benachbarter Abtheilungen das Schiff noch schwimmfähig erhalten werden. Mit dieser weitgehenden Schotteintheilung steht ein ausgedehntes Dampfpumpenarrangement in Verbindung, das so angeordnet ist, daß jeder Raum mittels mehrerer Pumpen gleichzeitig und jeder Zeit leer gepumpt werden kann. Außerdem ist das Schiff auf dem Sonnendeck noch mit zweiundzwanzig Rettungsbooten ausgestattet, die zum sofortigen Gebrauch durch eine im Bootsdienst aufs beste ausgebildete Mannschaft bedient werden. Auch der KAISER FRIEDRICH ist ebenso wie sein Vorgänger<sup>61</sup> den Anforderungen der kaiserlichen Marine entsprechend als Hilfskreuzer mit den hierfür erforderlichen Einrichtungen zur Aufstellung einer großen Zahl von Geschützen usw. versehen«<sup>62</sup>. Die Unterbringung von Besatzung und Passagieren soll nach ähnlichen Gesichtspunkten geplant worden sein wie bei der KAISER WILHELM DER GROSSE<sup>63</sup>. In den Sammlungen der angesehenen Smithsonian Institution in Washington D.C.

60 Die Vermessungsakte der KAISER FRIEDRICH s. StAB 3 - S.2.b.3. Nr. 148 II. Nr. 357. Über das komplizierte Gebiet der Schiffsvermessung informiert Werner Münnich, *Wie groß ist das Schiff?*, Herford 1975.

61 Das dürfte sich auf KAISER WILHELM DER GROSSE beziehen, die nach Kriegsausbruch tatsächlich als Hilfskreuzer eingesetzt wurde und bereits am 26. August 1914 durch Selbstversenkung vor Rio del Oro (Spanisch-Westafrika) verloren ging. Um 1900 war die Idee, größere Passagierschiffe als Hilfskreuzer einzusetzen, sowohl in Großbritannien als auch Deutschland überaus populär und auch Spanien folgte dieser Konzeption im kurzen Krieg mit den USA (1898). Der Erste Weltkrieg zeigte sehr schnell auf beiden Seiten die Fragwürdigkeit des Hilfskreuzer-Einsatzes so großer Schiffe, die sich viel besser als Transporter und Lazarettschiffe eigneten.

62 *Weser-Zeitung*, 5. 10. 1897, 1. Morgenausgabe.

63 *Ebd.*

Tabelle 1: Daten der KAISER FRIEDRICH und der KAISER WILHELM DER GROSSE im Vergleich

Daten	KAISER FRIEDRICH	KAISER WILHELM DER GROSSE
BRT	12481	14 349
Länge über alles (m)	182,9	197,7
Breite (m)	19,42	20,13
Maschinenanlage	2 IV-fach-Expansions- maschinen	2 III-fach-Expansions- maschinen
Anzahl Zylinder (pro Maschine)	5	4
Hersteller	Bauwerft (Schichau)	Bauwerft (Vulcan)
Leistung (PSi)	28000	31000
Anzahl der Schrauben	2	2
Geschwindigkeit (kn)	19-20	22,5
Passagiere I. Klasse	350	206 + 134
Passagiere II. Klasse	250	226 + 120
Passagiere Zwischendeck	700	1074
Besatzung	456	488

Quelle: Kludas, NDL Bd. 1 (wie Anm. 2), S. 66.

haben sich einige Ansichten der Inneneinrichtung erhalten. Aufgrund der künstlerischen Leitung Poppes überwog auch hier ein mit üppigen Zierrat überladenes, gleichsam grottenhaftes Erscheinungsbild bei den großen Repräsentationsräumen<sup>64</sup>.

Die Maschinenanlage ist eine etwas genauere Betrachtung wert: »Ganz besondere Aufmerksamkeit erregt jedoch in Fachkreisen die Maschinenanlage dieses Dampfers, welche durch ihre besondere Anordnung unter Zuhilfenahme der neuesten Fortschritte auf diesem Gebiete allein es ermöglicht, mit einem kleineren Schiff die gleiche Leistung wie der größere Vorgänger, Dampfer KAISER WILHELM DER GROSSE zu erreichen. Schon der Name der in dem Bau von schnellen Torpedobooten rühmlichst bekannten Firma F. Schichau in Elbing rechtfertigt das große Interesse, das man überall diesem so überaus wichtigen Theil eines Schnell dampfers entgegenbringt. Erwartet man doch gerade von dieser Firma ebenso wie im Torpedobootsbau, so auch im Schnell dampferbau ganz besonders hervorragende Leistungen. Die ganze Maschinenanlage, welche in den Schichau'schen Werkstätten in Elbing angefertigt wird, ist das ureigenste Werk des jetzigen Leiters der Schichau'schen Werft, des Herrn Ziese, und birgt eine Reihe der interessantesten Neuerungen. Die

64 Lamb (wie Anm. 2), S. 10. Eine eingehende Beschreibung der Inneneinrichtung findet sich in der Weser-Zeitung, 5. 6. 1898, 2. Morgenausgabe, vgl. Abb. 1, 4.

Hauptmaschinen bestehen aus zwei Stück vierfachen Expansionsmaschinen von zusammen etwa 25000 indicirten Pferdekraften, die auf zwei dreiflüglige Bronzeschrauben von 20'4" Durchmesser wirken. Die Maschinen sind mit Rücksicht auf den besseren Trimm des Schiffes und behufs Vermeidung von Schiffs-Vibrationen nicht, wie bisher bei derartigen Schiffen allgemein üblich, im Hinterschiff, sondern zum ersten Male mittschiffs untergebracht. Jede derselben besitzt 5 Dampfzylinder, die auf drei Kurbeln wirken, und ist mit Rücksicht auf die größte Festigkeit in Verbindung mit möglicher Leichtigkeit aus den besten Materialien erbaut. Die Kurbel- und Schraubenwellen bestehen aus diesem Grunde aus Krupp'schem Nickelstahl, während die Condensatoren ganz aus diesem Metall angefertigt sind ... Für die Erzeugung des 15 Atmosphären Spannung haltenden Dampfes dienen 9 cylindrische Doppelkessel und ein einwandiger Kessel, welche in drei Gruppen, jede für sich in einer wasserdichten Abtheilung untergebracht sind, und in 73 Feuern eine Gesammtheizfläche von 73000 Quadratfuß enthalten. Die Kesselanlage ist mit Howden's künstlichem Zug versehen, der bei allen Witterungsverhältnissen eine gleichmäßige und bessere Verbrennung wie bei natürlichem Schornsteinzug ermöglicht. Mit Rücksicht auf die Unterbringung der Maschinen mittschiffs war es nothwendig, eine der drei Kesselgruppen hinter dem Maschinenraum anzuordnen, eine Anordnung, die bisher wohl mit großem Erfolg auf Torpedoböten<sup>65</sup>, aber noch nicht auf einem großen Passagierdampfer zur Ausführung gekommen ist und auf deren Erfolg man daher bei einem derartigen Schnelldampfer mit Recht allseitig sehr gespannt ist. Jede der drei Kesselgruppen ist je mit einem mächtigen Schornstein versehen. Die auf diese Weise sich ergebenden drei Schornsteine verleihen bei ihren gleichmäßig weiten Abständen in Verbindung mit den zwei schräg liegenden Masten und der graziösen Schiffsform dem Schiffe ein mehr jachtartiges, schneidiges Aussehen, während der Schnelldampfer KAISER WILHELM DER GROSSE mit seinen vier, in zwei Gruppen angeordneten Schornsteinen trotz seiner schlanken Linien mehr durch seine Mächtigkeit wirkt«<sup>66</sup>.

Die Ausfahrt aus Danzig bedeutete ein schwieriges Manöver, denn die dortigen Fahrwasserverhältnisse waren für Großschiffe nicht ganz einfach. Die vor den Toren der an dem Zufluß Mottlau gelegenen, altherwürdigen Hansestadt errichtete Werft lag an einem toten Weichselarm (Tiefe etwa 7,5 Meter). Dieser erstreckte sich zwischen den Außenbezirken Danzigs und dem am Meer gelegenen Vorhafen Neufahrwasser. (Abb. 3) Er hing in seinen Wasserständen nicht zuletzt von der Ostsee ab<sup>67</sup>. Ein aus Danzig gebürtiger Schiffbauer

65 1897–1898 kamen für die Kaiserliche Marine die Torpedoboote S 82 - 87 (Schichau) und G 88 - 89 (Nachbauten durch die Germaniawerft in Gaarden bei Kiel) in Fahrt. Sie basierten auf früheren Exportmodellen von Schichau für den Export (Italien, Rußland, Brasilien). Zwischen den beiden Heizräumen lag die Maschinenanlage, was sich im äußeren Erscheinungsbild durch zwei weit auseinander liegende Schornsteine ausdrückte, s. Fock (wie Anm. 22), S. 128 - 129.

66 *Weser-Zeitung*, 5.10.1897, 1. Morgenausgabe. Zit. auch bei Thiel Bd. II (wie Anm. 2), S. 155.

67 A. Oppel, *Die deutschen Seestädte*, Frankfurt/Main 1912, S. 199 - 200.

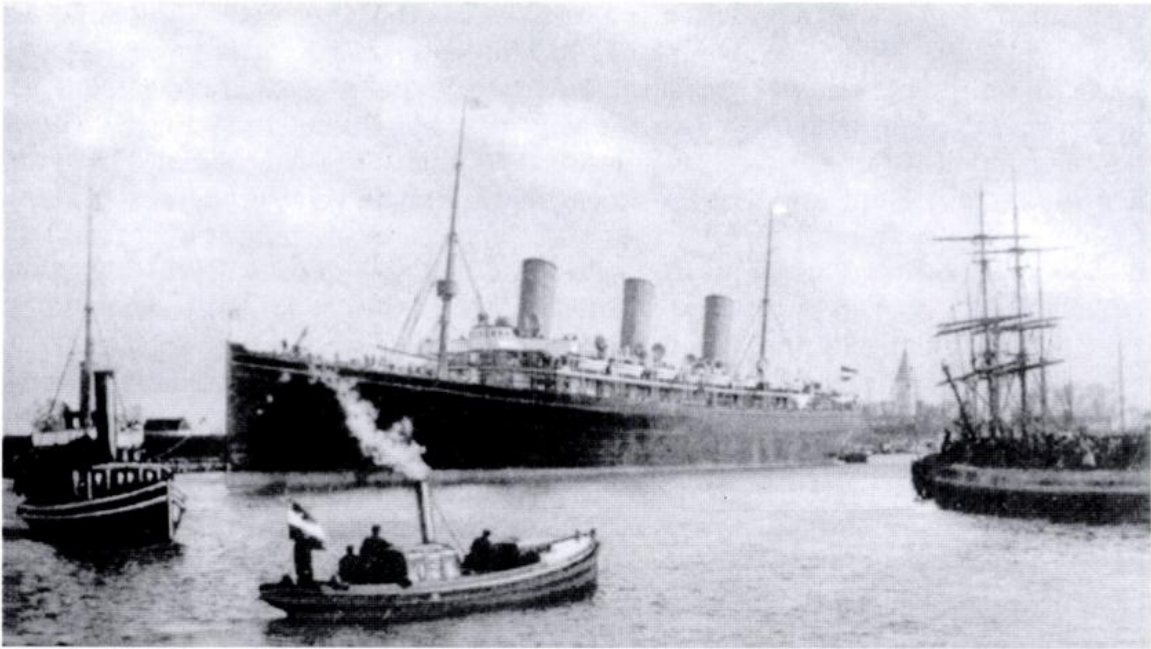


Abb. 3: KAISER FRIEDRICH auf der toten Weichsel bei Neufahrwasser, im Hintergrund der Festungsturm von Weichselmünde. Da diese zeitgenössische Postkarte am 17. September 1898 abgestempelt wurde, dürfte diese Ansicht die erste Ausfahrt des Dampfers im Juni jenes Jahres darstellen. (Foto: Autorenarchiv)

erinnert sich aus seiner Jugendzeit: »Die Abmessungen des Schiffes waren derart, daß es bei der Ausfahrt an dem scharfen Knick, den die tote Weichsel bei Neufahrwasser hinter Weichselmünde macht, mit dem Bug und dem Heck eben von den Uferböschungen des Flusses abging, während seine Backbordseite die Uferkante von Neufahrwasser berührte und Schutzfender zwischen Backbord und Uferkante gehalten werden mußten«<sup>68</sup>. Ohne in strombautechnische Einzelheiten zu gehen, waren die örtlichen Verhältnisse wohl in ähnlicher Weise problematisch, wie im Falle der Oder für die beim Stettiner Vulcan erbauten Großschiffe<sup>69</sup>.

Am 3. Mai 1898 mußten alle Vorbereitungen zum Auslaufen des Schnell dampfers abgebrochen werden, weil die Weichsel einen zu niedrigen Wasserstand aufwies und nördliche Winde abgewartet werden mußten. Ein Schlepper und ein Eisbrecher, die assistieren sollten, wurden wieder abbestellt<sup>70</sup>.

68 Gustav Wrobbel, *Weltfahrt eines Schiffbauers. Erinnerungen aus sechs Jahrzehnten*, Hamburg 1951, S. 18. Ein Bildbeleg, der das Schiff unter Schlepperassistenz in Neufahrwasser zeigt, findet sich bei Harry Redmann (Hrsg.), *Danzig in alten Ansichtskarten*, Frankfurt/Main 1978, S. 98.

69 Weshalb die Schnelldampfer mit Kamelen (Schwimmkörpern) untergefaßt werden mußten und der Vulcan 1910 in Hamburg eine Zweigwerft eröffnete, wo dann der Riesendampfer IMPERATOR (1913) gebaut wurde.

70 *Weser-Zeitung*, 5. 5. 1898, 2. Morgenausgabe.

Erst am Abend des 6. Mai traf der Dampfer in Neufahrwasser ein<sup>71</sup> und lief dort zwei Tage später am Abend des 8. Mai unter der Führung von Kapitän Ludwig Störmer nach Bremerhaven aus, wo man auf eine Ankunft am 10. hoffte<sup>72</sup>. Das aber zerschlug sich. Es war offenbar daran gedacht, die Überführung nach Bremerhaven mit einer Probefahrt zusammenzulegen, die Erprobung auf Herz und Nieren quasi nebenher zu erledigen, was für den Optimismus der Reederei hinsichtlich der erwarteten Ergebnisse spricht. Im übrigen war dieses Verfahren im September 1897 bei der KAISER WILHELM DER GROSSE ebenso praktiziert worden<sup>73</sup>. Doch sollte es im Falle der KAISER FRIEDRICH zu einer unangenehmen Überraschung kommen.

Der Schnelldampfer wurde am 6. Juni 1898 in das bremische Seeschiffsregister eingetragen. Interessant ist die Tatsache, daß der Lloyd zunächst nur 38/100 Anteile am Schiff besaß und 62/100 bei Schichau verblieben. Der NDL war selbstverständlich als Korrespondenzreeder eingetragen<sup>74</sup>. Die Gründe für diese etwas ungewöhnliche Konstruktion in den Eigentumsverhältnissen sind unbekannt. Vermutlich aber hatte sich die Bauwerft bereit gefunden, dem Lloyd den Betrag zu stunden und so den Bau des Schiffes aus eigenen Mitteln vorzufinanzieren. Es war damals auch nicht unüblich, daß Werften Anteile in den von ihnen erbauten Schiffen besaßen, um dem Reeder einen Auftrag zu erleichtern<sup>75</sup>. Auch die im Jahr zuvor von Schichau an den Lloyd abgelieferte BREMEN war auf eine ähnliche Art und Weise finanziert worden (95/100 Werft, 5/100 Reederei)<sup>76</sup>. Dasselbe wurde dann 1900 bei dem Schwesterschiff GROSSER KURFÜRST praktiziert. Bei diesem Neubau hielt für eine kurze Zeit Schichau 8/11, während der Lloyd zunächst nur 3/11 besaß<sup>77</sup>. Bei den anderen Neubauten, die Schichau vor 1914 an den NDL lieferte, lagen die Dinge anders. Sowohl bei den beiden Ostasiendampfern PRINZREGENT LUITPOLD und PRINZ HEINRICH, dem Raddampfer NAJADE (alle 1894) als auch bei der späteren »Feldherren-Klasse« (ab 1903 bei Schichau erbaut) war der NDL von Anfang an der alleinige Besitzer<sup>78</sup>.

71 Weser-Zeitung, 7. 5. 1898, Mittagsausgabe.

72 Weser-Zeitung, 9. 5. 1898, Mittagsausgabe.

73 Kludas, Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 2 (wie Anm. 2), S. 148.

74 StAB 4,75/6 - 59.

75 Dieser Praxis bediente sich (beileibe nicht als einzige Werft) die 1876 in Dietrichsdorf bei Kiel gegründete Werft von Georg Howaldt (seit 1889 Howaldtswerke), vgl. Anm. 25.

76 StAB 4,75/6 - 57, 4,7/6 - 59. Dieses Intermezzo blieb jedoch nur Episode, denn bereits im Mai 1898 hatte die Firma Schichau ihre Anteile dem Lloyd übertragen. Über die BREMEN ist damals in der technischen Fachpresse berichtet worden, s. Rundschau: Flotte des Norddeutschen Lloyds in Bremen erhielt bemerkenswerten Zuwachs in dem von F. Schichau in Danzig gebauten Postdampfer BREMEN, in: Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI), Bd. 41, 1897, S. 1014 - 1015.

77 StAB 4,75/6 - 59.

78 StAB 4,75/6 - 58, - 59, - 60.

### 3. Das Schiff wird nicht abgenommen

Die kombinierte Probe- und Überführungsfahrt verlief anders als erwartet, auch wenn direkte Berichte nicht überliefert sind. Aber folgende Darstellung dürfte die Realität zutreffend umschreiben: »Zum Entsetzen der Schichau-Ingenieure und der Lloyd-Verantwortlichen ging das Konzept der Werft nicht auf. KAISER FRIEDRICH erreichte nur 20 statt der erforderlichen 22 Knoten. Der Norddeutsche Lloyd weigerte sich, das Schiff zu übernehmen. Erst auf die ausdrückliche Zusicherung der Werft hin, daß sie die Probleme in den Griff bekommen werde, erklärte sich der NDL zur vorläufigen Übernahme bereit«<sup>79</sup>. Der bereits zitierte, aus Danzig stammende Schiffbauingenieur beschrieb in seinen Memoiren die Gründe für die Probleme »Die Maschine war nach Art der Torpedobootmaschinen als Ständermaschine<sup>80</sup> und nicht als Rahmen-(Frame-)maschine gebaut worden. Im übrigen waren die Propellerwellen nicht in Wellenhosen<sup>81</sup>, sondern in Wellenböcken<sup>82</sup> gelagert, und die Propeller überschlugen außerdem einander, indem sie der Länge nach gegeneinander versetzt waren, so daß praktisch im Bereich der Propeller ein großes Schaum-schlagen eintrat und der Wirkungsgrad dadurch auf ein Minimum herabgedrückt wurde. Die Folge war, daß das Schiff bereits auf der Probefahrt Maschinenhavarie zeigte und die kontraktliche Geschwindigkeit um 1 3/4 Knoten unterschritt«<sup>83</sup>.

Die Öffentlichkeit erfuhr natürlich nur wenige Bruchstücke von den dramatischen Vorgängen. Aus dieser Collage ergab sich für besonders aufmerksame Leser im Laufe der Tage ein zwar nur unvollständiges Lagebild, das jedoch auf mögliche Schwierigkeiten schließen ließ. Am Mittag des 11. Mai konnten die Bremer in der »Weser-Zeitung« folgende Notiz lesen: »Der neue Dampfer KAISER FRIEDRICH ist wegen leichter Maschinenstörung nach Neufahrwasser zurückgekehrt. Ueber die Abfahrt des Dampfers von der Weser ist einstweilen noch keine Bestimmung getroffen«<sup>84</sup>. Am 9. Mai wurde das Schiff in Höhe Rixhöft (Halbinsel Hela) vor Anker liegend gesichtet. Am Folgetag lag KAISER FRIEDRICH vor dem mondänen Seebad Zoppot. Der Lloyd hatte dem Neubau als Tender seinen leistungsfähigsten Bergungsschlepper, die RETTER (1886, 780 PSi) beigegeben. Anschließend fuhr der Schleppdampfer zur Schichauwerft nach Danzig, vermutlich mit Personal, Austauschteilen und wohl auch Depeschen an Bord. Aus diesen Schiffsbewegungen konnte

79 Kludas, Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 2 (wie Anm. 2), S. 150.

80 Das bedeutete eine besondere Leichtbauweise, die wohl von den Torpedobooten stammte.

81 Eine die aus dem Rumpf austretende Schraubenwelle umgebende Verkleidung, die für günstigere Strömungsverhältnisse sorgen sollte.

82 Im Gegensatz zur Wellenhose (s.o.) wird hier die aus dem Rumpf austretende Schraubenwelle nur durch Böcke abgestützt. Hierbei handelt es sich auch um eine Gewicht sparende Bauweise.

83 Wrobbel (wie Anm. 68), S. 18. Vf. befand sich damals zwar noch nicht im aktiven Berufsleben, doch die Angaben zu dieser relativ präzisen Darstellung dürfte er später gewonnen haben.

84 Weser-Zeitung, 11. 5. 1898, Mittagsausgabe.

man schon ahnen, daß nicht alles an Bord der KAISER FRIEDRICH nach Plan ablief und zur Begründung hieß es: »Wie verlautet, soll an einem Cylinder der Maschine noch eine Ergänzungsarbeit erforderlich geworden sein«<sup>85</sup>. Beruhigend hieß es wenig später: »Ueber die Rückkehr des Dampfers KAISER FRIEDRICH auf die hiesige Rhede erfährt die ›Danziger Ztg.‹ von competentester Stelle, daß bei der Probefahrt in See weiter nichts vorgekommen ist, als daß durch ein etwas starkes Anziehen einer Stopfbuchse sich eine Kolbenstange etwas warm gelaufen hatte. Es hätte die Reise ruhig weiter fortgesetzt werden können: um jedoch das Schiff in absolut tadellosem Zustand nach Bremen zu bringen, zog man es aber vor, mit demselben unter den Schutz von Hela zurückzudampfen und dort die Stange mit der Reservestange auszuwechseln. Maschinen und Kessel sind in einem vorzüglichen Zustande und es wird das Schiff in einigen Tagen seinem neuen Heimathafen zudampfen«<sup>86</sup>. Dieser Reparaturfall entsprach wohl den Tatsachen. Die sich dahinter verborgende, wesentlich beunruhigendere Wahrheit blieb dem Publikum verborgen. Doch ließ eine Meldung vom gleichen Tag aufhorchen, wonach die Passagiere, die bereits für die am 10. Mai geplante Abfahrt mit dem neuen Passagierdampfer gebucht hatten, umsatteln mußten und am 14. Mai eine alternative Passage mit dem Dampfer TRAVE (»Flüsse«-Klasse) antreten. Zu diesem Zeitpunkt plante der Lloyd aber noch eine Abfahrt der KAISER FRIEDRICH zum 19. oder 20. Mai<sup>87</sup>. Dieses Vorhaben mußte am 14. Mai gestrichen werden<sup>88</sup>. Am 17. Mai wurde in der »Weser-Zeitung« eine Abfahrt zum 7. Juni angezeigt<sup>89</sup>, und diese Vorgabe konnte schließlich eingehalten werden. Einen Tag später war dann tatsächlich folgende Notiz zu lesen: »Der Schnelldampfer KAISER FRIEDRICH hat gestern<sup>90</sup> mit seinen Probefahrten begonnen. Die während der elfstündigen Fahrt erzielten Resultate waren äußerst befriedigend. Um die riesigen Maschinen des Schiffes sorgfältig einzufahren, werden die ersten Fahrten mit verminderter Geschwindigkeit unternommen«<sup>91</sup>. Es folgte eine rühmende Beschreibung der äußeren Linienführung und Innenausstattung, die in der Schlußfolgerung gipfelte, daß »...der Dampfer KAISER FRIEDRICH eines der schönsten Schiffe darstellt, die jemals den Ocean befahren haben«<sup>92</sup>. Den realen technischen Problemen hinter den Kulissen entsprach dieser Artikel nicht. Ob dem eine Falschmeldung oder ein gezieltes publizistisches Ablenkungsmanöver durch Werft oder Reederei zugrunde lag, läßt sich nicht mehr aufklären.

85 Weser-Zeitung, 12. 5. 1898, 2. Morgenausgabe. Zur RETTER vgl. meinen Aufsatz über dieses Schiff: Die Schleppschiffahrt des Norddeutschen Lloyd im Spiegel dreier Schiffsbiographien. Teil 2: Bergungsschlepper RETTER, in: Das Logbuch 3/1993, S. 95 - 103.

86 Weser-Zeitung, 13. Mai 1898, 2. Morgenausgabe.

87 Ebd.

88 Weser-Zeitung, 15. Mai 1898, 1. Morgenausgabe.

89 Weser-Zeitung, 17. Mai 1898, 2. Morgenausgabe.

90 16. Mai, die Meldung stammte vom 17.

91 Weser-Zeitung, 18. 5. 1898, 1. Morgenausgabe.

92 Ebd.

Diese Probefahrten fanden nach wie vor in der Ostsee vor Danzig statt. Laut einer Zeitungsnotiz war es ferner geplant, das Schiff zur Reinigung und zum Neuanstrich des Unterwasserschiffes zunächst in Southampton einzudocken, bevor es nach Bremerhaven ging<sup>93</sup>. Eine Meldung vom 20. Mai sprach aber nach wie vor von einem Aufenthalt auf der Reede vor Zoppot und von Probefahrten sowie von einer durch ungünstiges Wetter verzögerten Kohlenübernahme<sup>94</sup>. Danach muß das Schiff die Ostsee verlassen haben. Am 25. Mai wurde gemeldet, daß der Dampfer vor dem dänischen Hafen Frederikshavn in Nordjütland stand und wegen starkem Nebel an der Weiterfahrt gehindert wurde<sup>95</sup>.

Am Abend des 26. Mai wurde der Dampfer mit westlichem Kurs in Höhe der holländischen Küste gesichtet<sup>96</sup>. Danach sind Meldungen über den Verbleib des Schiffes in der »Weser-Zeitung« nicht mehr zu finden. Ein amerikanischer Aufsatz erwähnt aber die anschließende Eindockung in Southampton, die sich einige Tage hinzog. Ein englisches Schiffsblatt berichtete wenig später, daß man dort im Prince of Wales-Trockendock den Schraubendurchmesser reduziert hatte, um den ungünstigen, bereits beschriebenen Effekt auszugleichen<sup>97</sup>. Am 3. Juni traf der Dampfer schließlich auf der Reede vor Bremerhaven ein<sup>98</sup>.



Abb. 4: Salon (oben) und Rauchsalon der 1. Klasse (unten) der KAISER FRIEDRICH. (Foto: Smithsonian Institution, Washington D.C.)

93 Weser-Zeitung, 18. 5. 1898, 2. Morgenausgabe.

94 Weser-Zeitung, 22. 5. 1898, 2. Morgenausgabe.

95 Weser-Zeitung, 27. 5. 1898, 2. Morgenausgabe.

96 Weser-Zeitung, 29. 5. 1898, 2. Morgenausgabe. Erwähnt wird eine Position 21.15, 52° 38' N 3° 36' O.

97 Lamb (wie Anm. 2), S. 14. Der dort genannte Termin des 26. Mai ist fraglich.

98 Weser-Zeitung, 4. 6. 1898, 1. Morgenausgabe.

Ungeachtet der Schwierigkeiten hinter den Kulissen entfachte am 5. Juni die »Weser-Zeitung« (möglicherweise in Absprache mit dem NDL) in einem ausführlichen Artikel »Schnelldampfer KAISER FRIEDRICH des Norddeutschen Lloyd«<sup>99</sup> ein veritables publizistisches Feuerwerk. Der Aufsatz beschrieb sehr ausführlich Inneneinrichtung und Technik des Dampfers. Über die Probleme mit diesem Schiff wurde kein einziges Wort verloren, im Gegenteil: »Der... Doppelschrauben-Schnelldampfer KAISER FRIEDRICH ist... den größten Schnelldampfern aller anderen Nationen mindestens gleichwerthig, in der Einrichtung aber wohl unübertroffen«<sup>100</sup>. (Abb. 1, 4) Und am Schluß des Artikels tönte es wacker: »Der neue Schnelldampfer KAISER FRIEDRICH stellt zweifellos eines der schönsten Schiffe der Gegenwart dar; möge derselbe stets glücklich fahren und die auf ihn gesetzten Hoffnungen in vollem Maße erfüllen«<sup>101</sup>. Nun entsprach es den Gepflogenheiten, einen neuen Passagierdampfer des NDL in der führenden bremischen Handels- und Schiffsfahrtszeitung so minutiös vorzustellen. Doch Insider mögen bei der Lektüre dieses Artikels geahnt haben, daß der Lloyd es mit diesem Dampfer erst einmal versuchen wollte. Auf derselben Linie lag eine Besichtigung, welche die Reederei für einige geladene Gäste (u. a. die Taufpatin) am 6. Juni auf dem Schiff veranstaltete. Beim anschließenden Essen brachten Ziese und Geo Plate ein Hoch auf die jeweils andere Firma aus und wahrten somit die Fassade, nicht nur den Gästen gegenüber, sondern auch für die bremische Öffentlichkeit, die von dem Ereignis anschließend in der Zeitung lesen durfte<sup>102</sup>. Noch herrschte wohl auf allen Seiten das Prinzip Hoffnung vor.

Am Tag nach dem Empfang, am 7. Juni 1898, trat das Schiff seine Jungferreise<sup>103</sup> und lief einen Tag später aus Southampton in Richtung Amerika aus. Der Dampfer war mit 209 Passagieren in der Ersten und Zweiten Klasse sowie 183 im Zwischendeck keineswegs ausgebucht. Die Fahrt durch die Nordsee ging noch gut vonstatten, angeblich sogar mit 22-23 Knoten, aber auf dem Nordatlantik erwartete ruppiges Wetter das Schiff und zu allem Überfluß mußte wegen Störungen die Backbordmaschine für über 20 Stunden, die Steuerbordmaschine für 11 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> Stunden außer Betrieb gesetzt werden. Alles in allem dauerte die Reise (gemessen zwischen Southampton und Sandy Hook vor New York) sieben Tage, zehn Stunden und 15 Minuten, was einer mageren Durchschnittsgeschwindigkeit von 17,74 Knoten entsprach. Trotz dieser herben Enttäuschung gab der NDL einen Tag nach der Ankunft des Schiffes der örtlichen Presse an Bord einen Empfang an Bord. Am 25. Juni lief das Schiff ohne Passagiere wieder nach Europa aus und benötigte bis Southampton sogar neun Tage, zwei Stunden und 30 Minuten, was eine noch dürftigere Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 15 Knoten ergab<sup>104</sup>.

99 Weser-Zeitung, 5. 6. 1898, 2. Morgenausgabe.

100 Ebd.

101 Ebd.

102 Weser-Zeitung, 7. 6. 1898, Mittagsausgabe.

103 Kludas, NDL Bd. 1 (wie Anm. 2), S. 66. Vgl. telegraphische Meldung vom Leuchtturm Rotesand vom 7. 6., 15.26 Uhr in Weser-Zeitung, 8. 6. 1898, 2. Morgenausgabe.

104 Lamb (wie Anm. 2), S. 14.

Der Presse gegenüber gab der Lloyd bekannt, daß das Schiff seine »gewaltigen Maschinenkräfte nicht im vollen Umfange«<sup>105</sup> ausnutzen konnte. Eine anschließende Reparatur an den Flachschiebern, die beim Technischen Betrieb in Bremerhaven vorgenommen wurde<sup>106</sup>, erbrachte vermutlich auch nicht den erhofften Erfolg. Eine weitere Fahrt in die Staaten wurde noch im Juli durchgeführt<sup>107</sup>. Danach ging das Schiff an die Werft zurück zwecks Nachbesserung<sup>108</sup>.

Bereits in einem Brief vom 16. Juni hatte Wiegand etwas geheimnisvoll »... über grosse Fehler beim KAISER FRIEDRICH«<sup>109</sup> gesprochen, wobei sich der Lloydchef leider über Einzelheiten ausschwig. Aufhorchen läßt aber noch eine weitere Maßnahme: Schon am 21. Juli wurden laut Eintragung im Bremer Seeschiffsregister die Anteile des Lloyd wieder an die Bauwerft zurück übertragen<sup>110</sup>.

Auf der Aufsichtsratssitzung am 3. August kamen nun in vollem Umfang die Probleme mit dem Schiff zur Sprache. Ein Oberingenieur der Reederei wurde hinzugezogen und berichtete dem Plenum über die schlechten Ergebnisse auf der Jungferntour nach New York und über die laufenden Reparaturen und Verbesserungen bei Schichau. Man hoffte nach wie vor, auf eine Geschwindigkeit von 22 Knoten zu kommen und zwar bei einer etwas leichteren Beladung<sup>111</sup>.

Nach einem Vierteljahr Werftaufenthalt brachte eine Probefahrt am 4. September leicht verbesserte Ergebnisse. Drei Tage später, am 7. September, wurden diese auf einer Aufsichtsratssitzung des Lloyd bekanntgegeben. Demnach hatte das Schiff auf einer längeren Strecke mit 23400 PS eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 22 Knoten erreicht. Man hoffte, doch noch die vertraglichen 26000 PS zu erreichen, und es lag »... nicht außerhalb des Bereiches der Wahrscheinlichkeit« – wie man sich vorsichtig ausdrückte – dadurch auf eine Dienstgeschwindigkeit von 22 Knoten zu kommen<sup>112</sup>. Nun wurde das Sorgenkind des NDL wieder in den Transatlantikdienst eingestellt, doch auf drei Rundreisen nach New York, die bis Mitte Dezember das Schiff in Fahrt hielten, kam der Dampfer nie über 20 Knoten hinaus und ging zurück an die Werft<sup>113</sup>.

Über die aktive Fahrtzeit des Schnelldampfers unter Lloydflagge lohnt sich noch ein kurzer sozialgeschichtlicher Exkurs. Ein Schlaglicht auf die damaligen Verhältnisse wirft eine Liste der Deserteure, die für den Zeitraum zwischen

105 Zit. bei Thiel Bd. II (wie Anm. 2), S. 157.

106 Ebd.

107 StAB 4,24 - F. 1025.

108 Kludas (wie Anm. 8), S. 56.

109 Brief vom 16. 6. 1898 in StAB 7,2010 - 12.

110 StAB 4,75/6 - 59. Allerdings muß dieses Datum mit einem Vorbehalt weitergegeben werden, denn aufgrund einer Restaurierung des Registerbandes ist es nur noch schlecht entzifferbar.

111 StAB 7,2010 - 6.

112 Ebd.

113 Kludas (wie Anm. 8), S. 56 sowie Lamb (wie Anm. 2), S. 14. Zur Fahrtdauer vgl. StAB 4,24 - F. 1025.

Ende April 1898 und Juni 1899 immerhin 215 Namen umfaßte. Nach Berufsgruppen aufgeschlüsselt handelte es sich um 136 Kohlenzieher, 41 Heizer, neun Aufwäscher, acht Stewards, sieben Matrosen, jeweils fünf Leichtmatrosen und Pantrygehilfen, zwei Schiffsjungen und das atypische Schlußlicht bildeten je ein Zweiter Koch und ein Konditor. Ein kleiner Teil von ihnen (16 Mann) hatte den Dienst erst gar nicht angetreten, ein Besatzungsmitglied desertierte zu Anfang der Dienstzeit in Swinemünde und fünf in Danzig. In Bremerhaven sowie im südenglischen Southampton suchten insgesamt 15 bzw. zwei Mann das Weite. Die allermeisten Deserteure (176 Mann) aber rissen in New York aus, wo sie vermutlich den dortigen Verlockungen nicht widerstehen konnten<sup>114</sup>. Vielleicht war die Entscheidung kurzfristig angelegt und vor Ort getroffen worden, möglicherweise aber handelte es sich bei der Anmusterung um eine besondere Form verkappter, d. h. illegaler Auswanderung, obwohl man einwenden muß, daß es auch die sogenannten »Überarbeiter« gab, die nur für eine Fahrt angeheuert hatten und dann im Zielhafen legal von Bord gingen.

Das größte Kontingent stellten jedoch die Kohlenzieher, welche die Kohle zum Heizen der Kessel unter höllischen Arbeitsbedingungen heranschaffen mußten. Auf dieser wohl untersten Stufe der Bordhierarchie waren nicht nur Selbstmorde relativ häufig, sondern eben auch Desertionen, die vom Seemannsamt Bremen zwischen 1875 und 1914 statistisch genau festgehalten wurden. Demnach liefen 1898 433 Mann von bremischen Handelsschiffen weg, was 15,68 % der insgesamt an- und nachgemusterten Kohlenzieher entsprach. Für 1899 sind 522 Mann bzw. 18,81 % überliefert. Insgesamt schwankten die Zahlen zwischen 39 (1877) und 1660 (1913) Mann sowie 4,85 % (1877) und 36,17 % (1881). Von Jahr zu Jahr konnten diese Werte erheblich variieren, doch insgesamt ist eine allmähliche Progression infolge des sich ständig erhöhenden Anteils an Dampfschiffen innerhalb der Handelsflotte Bremens festzustellen<sup>115</sup>. In diesen Zahlen spiegeln sich sowohl die auch schon von den Zeitgenossen kritisierten Arbeitsverhältnisse an Bord als auch die damals in den Unterschichten (z. B. bei Werftarbeitern) häufige soziale Mobilität wider. Einem solchen, mit unsäglichem Drecks- und Knochenarbeit verbundenen Job kehrte man eben so schnell wie möglich den Rücken, sei es nun durch Weglaufen oder legales Abmustern. Hiervon berichten die auch im Staatsarchiv Bremen aufbewahrten Musterrollen der damaligen Dampfschiffe.

Im Winter 1898/99 waren bei der KAISER FRIEDRICH also wieder Umbauarbeiten bei Schichau im Gange. Eine Veränderung, die sich auch auf das Erscheinungsbild des Schiffes auswirkte, war die Verlängerung der Schornsteine um 4,5 Meter, um durch mehr Kesselzug eine höhere Leistung herauszuholen<sup>116</sup>. (Abb. 5) Wegen der Abmessungen schied ein grundsätzlicher

114 Ebd.

115 Uwe Kiupel, Selbsttötung auf bremischen Dampfschiffen. Die Arbeits- und Lebensbedingungen der Feuerleute 1880–1914, in: Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens, Heft 6, 1983, hier S. 97.

116 Kludas (wie Anm. 8), S. 56.

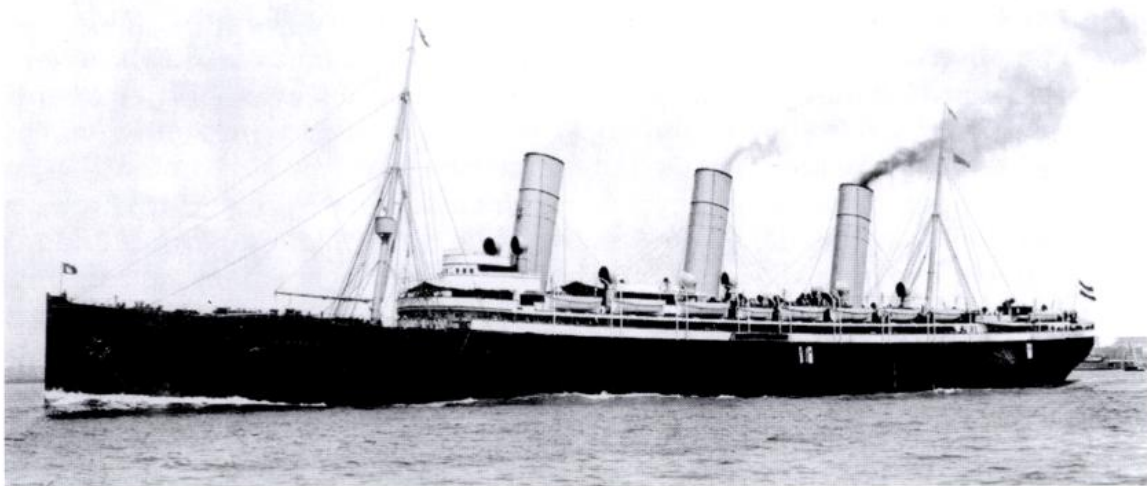


Abb. 5: KAISER FRIEDRICH nach dem Umbau im Winter 1898/99 und der damit verbundenen Erhöhung der Schornsteine um 4,5 Meter.  
(Foto: Smithsonian Institution, Washington D.C.)

Umbau der Maschinenanlage aus<sup>117</sup>. Im April 1899 hatte der Lloyd offenbar noch nicht die Hoffnung ganz aufgegeben, das Schiff endgültig in den Nordatlantikverkehr einzustellen, denn man schrieb im Geschäftsbericht: »Die Doppelschrauben-Schnelldampfer KAISER WILHELM DER GROSSE und KAISER FRIEDRICH werden in diesem Jahre ausser Southampton auch Cherbourg anlaufen, was sich infolge des stets zunehmenden Passagierverkehrs zwischen New York und Paris als notwendig erwiesen hat«<sup>118</sup>. Gleichzeitig vermeldete man an anderer Stelle: »Neu eingestellt... wurde... in den New Yorker Dienst der Doppelschrauben-Schnelldampfer KAISER FRIEDRICH, doch ist die Abnahme dieses... Dampfers noch nicht erfolgt, weil derselbe seine kontraktlichen Leistungen noch nicht erfüllt hat«<sup>119</sup>. Die Geschichte war aus verschiedenen Gründen delikater. So schrieb Wiegand im April 1899 an einen Adressaten in Danzig: »Frage, ob er Verhandlungen mit Ziese wegen KAISER FRIEDRICH übernehmen will, der Wiegand sehr ans Herz gewachsen, da Schiff im Wesentlichen nach seinen Plänen entstanden«<sup>120</sup>. Dies bedeutet

117 Petzet (wie Anm. 12), S. 135.

118 Bericht nebst Anlagen zur zweiundvierzigsten ordentlichen General-Versammlung des Norddeutschen Lloyd am 25. April 1899.

119 Ebd.

120 Brief vom 10. 4. 1899 in StAB 7, 2010-12. Der Name des Adressaten wird mit Reinke angegeben.

wohl weniger eine aktive Mitplanung durch den technisch zwar sehr interessierten<sup>121</sup>, aber nicht einschlägig ausgebildeten Reedereichef, sondern eher eine Absegnung der Konzeption und damit ein von Wiegand eingebrachter Vertrauensvorschuß an Schichau bei der Auftragsvergabe.

Noch einmal wollte man es also mit dem unglücklichen Schiff versuchen, und diese Fahrtzeit, die letzte unter der Lloydflagge, dauerte von März bis Juni 1899<sup>122</sup>, wobei während der ersten Überfahrt das Malheur passierte, daß zwei Propellerflügel abhanden kamen<sup>123</sup>. Insgesamt bestand diese Fahrperiode aus acht Überfahrten (also vier Rundreisen), und nur auf zwei Fahrten konnte man den ominösen Wert von sieben Tagen Dauer leicht unterschreiten. Die Durchschnittsgeschwindigkeit lag diesmal bei etwa 19-20 Knoten<sup>124</sup>. Das bedeutete zwar eine leichte Verbesserung, doch keineswegs eine Erfüllung der rigorosen Normen, die der Lloyd ursprünglich unzweideutig vorgeschrieben hatte. So war es keine Überraschung mehr, daß nach gut einem Jahr im Juni 1899 die Reederei den Dampfer endgültig an die Bauwerft zurückgab. In einer kurzen Notiz berichtete die »Weser-Zeitung« am 27. Juni: »Wie wir erfuhren, wird der von der Firma F. Schichau erbaute Schnelldampfer KAISER FRIEDRICH von dem Norddeutschen Lloyd nicht abgenommen werden, da das Schiff die contractlich bedungenen Leistungen nicht erfüllt hat. Das Schiff wird nach Rückkehr von seiner jetzigen Reise dem Erbauer zurückgegeben werden. Die fahrplanmäßigen Reisen des Dampfers werden von den Dampfern PRINZREGENT LUITPOLD, KAISER WILHELM II.<sup>125</sup> und TRAVE ausgeführt werden«<sup>126</sup>. So verfuhr man denn auch: Eine zunächst noch vorgesehene Abfahrt der KAISER FRIEDRICH am 4. Juli wurde gestrichen, stattdessen eine Passage mit PRINZREGENT LUITPOLD für den 8. Juli angeboten<sup>127</sup>. Der unglückliche Schnelldampfer selbst legte auf seiner letzten Reise unter Lloydflagge am Abend des 27. Juni in Southampton einen kurzen Zwischenstop ein, nahm dann mit 1001 Passagieren und voller Ladung an Bord Kurs auf die Wesermündung<sup>128</sup> und erreichte frühmorgens am 29. Juni Bremerhaven<sup>129</sup>.

Ende Juni sowie in einem großen Schub im Juli erfolgte die Abmusterung der Besatzung<sup>130</sup>. Am 18. August wurde KAISER FRIEDRICH aus dem bremi-

121 Vgl. Petzet (wie Anm. 12), S. 119-136. Immerhin verlieh die renommierte TH Charlottenburg W. 1907 den Titel des Dr. Ing. eh.

122 StAB 4,24 - F. 1025.

123 Isherwood (wie Anm. 2), S. 102.

124 Lamb (wie Anm. 2), S. 14.

125 Dabei handelte es sich nicht um den Vierschornsteinschnelldampfer dieses Namens, sondern um den 1889 beim Stettiner Vulcan erbauten Namensvorgänger, der 1900 in HOHENZOLLERN umbenannt wurde, um den Namen für den größeren Neubau freizumachen.

126 Weser-Zeitung, 27. 6. 1899, Mittagsausgabe.

127 Weser-Zeitung, 28. 6. 1899, Mittagsausgabe.

128 Ebd.

129 Weser-Zeitung, 29. 6. 1899, Mittagsausgabe.

130 StAB 4,24 - F. 1025.

schen Seeschiffsregister gestrichen<sup>131</sup>. So peinlich für die Werft und ärgerlich für die Reederei die ganze Angelegenheit auch war, die Rückgabe des Dampfers bot aus Sicht des Lloyd auch Vorteile, denn die Kesselanlage war schwierig zu warten. In einem Brief Wiegands vom Juli 1899 heißt es: »KAISER FRIEDRICH zurückgenommen. Wir müssen darüber sehr froh sein. Siederohre setzen sich bei jeder Reise ganz zu. Wir konnten mit Aufbietung aller Kräfte in 6 Tagen kaum die 13000 Rohre reinigen«<sup>132</sup>. Rückblickend hieß es später in der Biographie über den Lloydchef: »Sehr ungern gab daher Wiegand den KAISER FRIEDRICH, mit dem er sich nach eigenen Worten ganz persönlich verbunden fühlte, im Jahre 1899 an die Bauwerft zurück«<sup>133</sup>. Nach späteren Angaben der Firma Schichau soll Ziese selbst das Schiff unter sofortiger Rückzahlung der vom Lloyd bezahlten Kaufsumme zurückgenommen haben, da er eine von der Reederei verlangte Preisminderung nicht akzeptieren wollte<sup>134</sup>. Das klingt nach einer Schutzbehauptung und steht auch im Widerspruch zu anderen, in dieser Arbeit herangezogenen Angaben aus der zeitgenössischen (Fach-)Presse. Eine genauere Klärung kann nur anhand des in Polen erhaltenen Archivbestands von Schichau vorgenommen werden.

Nun kommt es vor, daß beim Bau eines Schiffes der ursprüngliche Auftraggeber abspringt und ein anderer ein bereits angefangenes Schiff erwirbt. Auf Fälle wie diese stößt man in der einschlägigen Literatur wie auch bei werft-historischen Forschungen. Die Nichtabnahme eines so großen Schiffes dagegen war ein seltener wie auch spektakulärer Vorgang und fand in der Schifffahrtswelt entsprechende Beachtung. Man mußte schon lange nach Parallelen suchen und sehr weit in die Vergangenheit zurückgehen. Kenner dürften sich an das Schicksal des englischen Riesendampfers GREAT EASTERN (1857) erinnern haben, der auch zunächst keinen Abnehmer finden wollte<sup>135</sup>.

Der NDL war das unglückliche Schiff nun los. Währenddessen war man bei Schichau nach allen Kräften bemüht, die auch international beachtete Blamage möglichst zu begrenzen. In einem Fall griff man sogar zu einem dreisten Rechtfertigungsmanöver und zwar auf Kosten des Lloyd, als die Geschäftsleitung Anfang August 1899 an die englische Fachzeitschrift »The Marine Engineer« einen Brief schrieb. Darin behauptete man allen Ernstes, daß die Werft den Dampfer zurückgenommen hätte, weil angeblich der NDL die Kessel mit einer schlechten Kohlensorte beheizte<sup>136</sup>. Ob diese Chuzpe seitens

131 StAB 4,75/6-59. Allerdings muß dieses Datum mit einem Vorbehalt weitergegeben werden, denn aufgrund einer Restaurierung des Registerbandes ist es nur noch schlecht entzifferbar.

132 Brief vom 7. 7. 1899 in StAB 7,2010-12.

133 Petzet (wie Anm. 12), S. 135.

134 100 Jahre Schichau (wie Anm. 19), S. 58.

135 Diese Parallele wird gezogen bei Isherwood (wie Anm. 2), S. 103 und Tegethoff (wie Anm. 2), S. 103. Zur GREAT EASTERN vgl. Patrick Beaver, *The Iron Ship. Brunel's GREAT EASTERN a Pictorial History* (o. D.). Eine Verkaufsanzeige für dieses spektakuläre Riesenschiff findet sich übrigens in der *Weser-Zeitung*, 18. 8. 1881, Mittagsausgabe.

136 Dieser Brief ist in voller Länge zitiert bei Kludas, *Deutsche Passagierschiffahrt*, Bd. 2 (wie Anm. 2), S. 155.

der Werft in Danzig beim Lloyd in Bremen bekannt geworden ist, entzieht sich der Überlieferung, ebenso die eventuelle Reaktion darauf. Doch letztlich sollte es sich zeigen, daß die Geschäftsbeziehungen zwischen der Reederei und der Werft auch diesen Fauxpas überstanden.

Ende März 1900, als man beim Lloyd den neuen Geschäftsbericht ausfertigte, war die Affäre um den Dampfer bereits ein abgeschlossenes Ärgernis und es hieß: »Der Dampfer KAISER FRIEDRICH wurde an die Bauwerft zurückgegeben. Als Ersatz bestellten wir einen neuen Schnelldampfer bei dem ›Vulcan‹ in Stettin. Dieselbe Gesellschaft beauftragten wir mit dem Bau eines weiteren für die Durchführung unseres nordatlantischen Doppelschrauben-Schnelldampferdienstes erforderlichen Schnelldampfers, der mit allerhöchster Genehmigung Sr. Majestät des Kaisers den Namen KAISER WILHELM II. erhalten wird«<sup>137</sup>.

Aber das war noch Zukunftsmusik, denn dieser Dampfer kam erst 1903 in Fahrt. Vorher mußte aber noch eine Notlösung gefunden werden, um das durch die Rückgabe der KAISER FRIEDRICH gerissene Loch wenigstens notdürftig zu stopfen. Da traf es sich gut, daß unabhängig von den Kalamitäten um den Schnelldampfer, ein wenn auch etwas kleineres Ersatzschiff zur Verfügung stand. Ein Dampfer der »Flüsse«-Klasse, die SPREE (erbaut 1890 vom Stettiner Vulcan), war nach zwei Wellenbrüchen im Herbst 1897 zu seiner Bauwerft geschickt worden, um auf Zweischraubenantrieb umgerüstet zu werden. Diese Maßnahme hatte sich aber länger hingezogen. Schließlich kam das Schiff im März 1900 als KAISERIN MARIA THERESIA in Fahrt. Es war mit 8278 BRT etwas kleiner als KAISER FRIEDRICH und besaß eine dementsprechend geringere Kapazität in der Kajütenklasse (405 Fahrgäste I., 114 II. Klasse) und nur halb so viele Plätze für Auswanderer (387). Immerhin brachte es das Schiff, welches nach dem Umbau eine mit drei Schornsteinen durchaus imposante Silhouette verpaßt bekommen hatte, auf 20 Knoten<sup>138</sup>.

Eine weitere Maßnahme des NDL wird in der Literatur zumindest teilweise der KAISER FRIEDRICH-Affäre zugeschrieben: 1899/1900 wurde in Bremerhaven unter der Ägide des Technischen Betriebs der Reederei eine Schiffbauversuchsanstalt errichtet, die nördlich des Kaiserdocks lag und aus einem 164 Meter langen Versuchsbecken bestand, in dem Modelle aus Paraffin geschleppt wurden. Auf diese Weise konnte der Lloyd unter eigener Regie verlässliche Versuchsdaten für seine Neubauten gewinnen. Vor allem der renommierte Schiffbauer Johann Schütte (1873–1940) nutzte die Anlage zu zahlreichen Versuchen auf dem Gebiet der Formgebung von Schiffen, einem Fachgebiet, dem er auch nach seiner Ernennung zum Professor an der TH Danzig (1904) treu blieb. Die Versuchsanstalt in Bremerhaven war bis 1914 in Betrieb<sup>139</sup>.

137 Bericht nebst Anlagen zur dreiundvierzigsten ordentlichen General-Versammlung des Norddeutschen Lloyd am 23. April 1900.

138 Kludas, NDL Bd. 1 (wie Anm. 2), S. 36.

139 Lehmann (wie Anm. 19), S. 68, 458, 523; Johann Schütte, Die Schleppversuchsanstalt des Norddeutschen Lloyd zu Bremerhaven, in: Schiffbau 23 (1899/1900), S. 737-745, Ebd. 1 (1900/1901), S. 14, sowie Dirk J. Peters, Der Seeschiffbau in

Die Ertragslage des Lloyd wurde durch das Abenteuer mit der KAISER FRIEDRICH zumindest nach außen hin kaum geschmälert. Zwischen 1896 und 1905 warf die Reederei stets einen mehr oder weniger großen Gewinn ab. Er lag meistens in Millionenhöhe und schlug sich (abgesehen von 1901 und 1902) in Dividenden zwischen 4 und 8 1/2 % nieder. Die exakten Zahlen für 1898 (1899): 5 745 746,95 Mark (8 601 782,25 Mark) Gewinn. Die Dividendenausschüttung betrug gleichzeitig 7 % (7 1/2 %) <sup>140</sup>.

#### 4. Das Intermezzo bei der Hapag

Zum Glück ergab sich für die KAISER FRIEDRICH eine wenigstens kurzfristige Beschäftigung. In ihrem Geschäftsbericht für 1899 schrieb die Hamburg-Amerika-Linie, man habe »... mit der Firma F. Schichau in Elbing eine Vereinbarung getroffen..., auf Grund deren der Schnelldampfer KAISER FRIEDRICH bis Ende des Jahres 1900 in unsere Flotte eingestellt ist. Auf diese Weise sind wir in den Stand gesetzt worden, dem in den nächsten Monaten wegen der Pariser Weltausstellung zu erwartenden starken Andrang von Kajüts-Passagieren 5 Doppelschrauben-Schnelldampfer zur Verfügung zu stellen« <sup>141</sup>. Diese Ausstellung war sicherlich eine der bedeutenderen Veranstaltungen ihrer Art und stand im übrigen im Zeichen einer vorübergehenden Entspannung zwischen Berlin und Paris. Das schlug sich denn auch in einer umfangreichen Präsenz deutscher Aussteller nieder, wie auch Besucher aus dem östlichen Nachbarland das größte Kontingent stellten <sup>142</sup>. Daß ebenso das reiselustige amerikanische Publikum sich diese Veranstaltung in der »Ville de Lumière« nur ungern entgehen ließ, bedeutete für die Transatlantikreedereien und somit nicht nur für den NDL, sondern auch für die konkurrierende Hapag ein lukratives Zusatzgeschäft. Die Handelskammer in Bremen jedenfalls betrachtete in ihrem Jahresrückblick die Pariser Weltausstellung als einen wichtigen Impulsgeber für die Buchung von Plätzen in der Kajütenklasse beim NDL <sup>143</sup>. Bei der Hapag werden die Verhältnisse wohl ähnlich gelegen haben.

Mit den im Geschäftsbericht erwähnten und von der Reedereiführung angestrebten fünf Doppelschraubendampfern waren neben KAISER FRIEDRICH noch drei Schiffe der AUGUSTA VICTORIA-Klasse gemeint, die nach

Bremerhaven von der Stadtgründung bis zum Ersten Weltkrieg (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven, Bd. 7), Bremerhaven 1987, S. 153, 155,; vgl. Gerhard Timmermann, Die Suche nach der günstigsten Schiffsform (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bd. 11), Oldenburg und Hamburg 1979, S. 87.

140 Norddeutscher Lloyd Bremen, Jahresberichte 1857–1906, Bremen 1907 (nicht durchgehend paginiert).

141 Jahresbericht der Hapag für 1899 im Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg (Jahresbericht an die Generalversammlung 29. 3. 1900).

142 Raymond Poidevin und Jacques Bariéty, Frankreich und Deutschland. Die Geschichte ihrer Beziehungen 1815–1975, München 1982, S. 215–217.

143 Bericht der Handelskammer in Bremen über das Jahr 1900 erstattet an den Kaufmanns-Konvent, Bremen 1901, S. 29.

wie vor unter der Kontorflagge der Hapag fuhren. Das vierte aus dem Quartett, die NORMANNIA, war 1898 im spanisch-amerikanischen Krieg an die spanische Marine gegangen und fuhr ab November 1899 als L'AQUITAINE bei der ebenfalls in der Nordatlantikfahrt bedeutenden Compagnie Générale Transatlantique (C.G.T.) aus Le Havre<sup>144</sup>. Der fünfte erwähnte Dampfer war zweifellos das Flaggschiff der Hapag: Der Vierschornsteiner DEUTSCHLAND, in seiner Bauart der KAISER WILHELM DER GROSSE in etwa entsprechend, wurde 1900 vom Stettiner Vulcan an die Hapag abgeliefert, trat am amerikanischen Unabhängigkeitstag jenes Jahres, dem 4. Juli, seine Jungferreise in die Neue Welt an und gewann als erstes Hapag-Schiff das begehrte Blaue Band des Nordatlantiks. Daß wegen fortgesetzter Vibrationen die Reederei mit diesem Schnelldampfer nicht glücklich wurde und im Gegensatz zum NDL von diesem Schiffstyp schließlich abrückte, steht auf einem anderen Blatt<sup>145</sup>. Aber mit der DEUTSCHLAND war für die so profitable Sommersaison 1900 das Quintett komplett.

Am 1. Oktober 1899 trat KAISER FRIEDRICH, die ihren ursprünglichen Namen behalten hatte, ihre erste Reise von Hamburg nach New York an<sup>146</sup>. Vor New Jersey geriet der Dampfer kurz auf Grund, kam aber schnell wieder frei. Eine zweite Rundreise vor Wintereinbruch wurde noch durchgeführt, und diese Fahrt endete in Southampton am 16. November. Nach einem Aufenthalt im dortigen Trockendock wurde der Dampfer anschließend in Hamburg aufgelegt.

Die Saison 1900 begann für das Schiff im Frühjahr (Abfahrt Southampton 30. März) und in den folgenden sieben Monaten Fahrtzeit konnten insgesamt acht Rundreisen bewerkstelligt werden. In westlicher Richtung dauerten diese stets über sieben Tage, in östlicher Richtung (wobei dann Plymouth am Kanalausgang als englischer Hafen angelaufen wurde) lag die Zeit ein wenig darunter. Ein »Rekord« vom August 1900 zwischen New York und Plymouth betrug sechs Tage, elf Stunden und fünf Minuten<sup>147</sup>.

Während der kurzen Fahrtzeit bei der Hapag machte KAISER FRIEDRICH einmal besonders positiv von sich reden, der Anlaß hierfür war allerdings äußerst tragisch. Am 30. Juni 1900 lag sie im Terminal der Hamburg-Amerika-Linie in Hoboken. In den benachbarten Abfertigungsanlagen des NDL brach am Nachmittag gegen 16 Uhr ein verheerendes Feuer aus, das in der Holzkonstruktion der Piers reiche Nahrung fand und vier dort festgemachte Lloydampfer erfaßte. Während die KAISER WILHELM DER GROSSE aus der Gefahrenzone gebracht werden konnte und mit nur geringen Schäden davonkam, brannten die drei anderen Dampfer SAALE, BREMEN und MAIN

144 Arnold Kludas und Herbert Bischoff, Die Schiffe der Hamburg-Amerika-Linie. Band 1: 1847–1906, Herford 1979, S. 50.

145 Kludas, Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 2 (wie Anm. 2), S. 160–162. Über die DEUTSCHLAND existiert auch eine Monographie: Hans Jürgen Witthöft, Nordatlantikrenner. Der Schnelldampfer mit den drei Namen: DEUTSCHLAND, VICTORIA LUISE, HANSA, Herford 1978

146 Kludas, NDL Bd. 1 (wie Anm. 2), S. 66.

147 Lamb (wie Anm. 2), S. 15.

aus. Das Unglück forderte auf den Schiffen und an Land etwa 200 bis 400 Menschenleben. Der Terminal der Hapag blieb unversehrt<sup>148</sup>.

Die SAALE (»Flüsse«-Klasse) lag zunächst brennend am Terminal. Als das Feuer die Trossen verbrannt hatte, trieb das lichterloh brennende Schiff mit der Ebbe auf dem Hudson River stromabwärts. Mehrere Schleppdampfer begleiteten die treibende SAALE, ohne allerdings irgendwie einzugreifen. Grauenhafte Szenen ereigneten sich, denn unter Deck waren zahlreiche Menschen eingeschlossen, die durch die zu engen Bullaugen in den allermeisten Fällen nicht ins Freie gelangen konnten und in ihrer Todesangst um Hilfe riefen. Von der benachbarten Hapag-Pier aus, die wegen der Windrichtung glücklicherweise vom Großfeuer verschont blieb, wurde dies beobachtet und hier handelte man beherzt. Auf der KAISER FRIEDRICH ließen der Obermaschinist Barends und der II. Offizier Hohlfeldt ein mit 20 Freiwilligen aus der Decks- und Maschinenbesatzung besetztes sowie mit Feuerlöschgerät ausgerüstetes Boot aussetzen. Zunächst versuchte man, die aus den Bullaugen um Hilfe rufenden Schiffbrüchigen durch Bespritzen mit Wasser und Losschlagen der Rahmen zu befreien. Die Bootsbesatzung der KAISER FRIEDRICH bewies große Courage und stieg auf die brennende SAALE über, wo man sogar 37 Menschen aus dem Maschinenraum retten konnte. Bei diesem Versuch halfen auch New Yorker Feuerlöschboote. Mit Schläuchen ausgerüstet, versuchte der Stoßtrupp der KAISER FRIEDRICH, wenn auch leider vergeblich, die ebenfalls eingeschlossenen Stewards der SAALE in Sicherheit zu bringen. Unter der Führung des Obermaschinisten stieß der Trupp mehrfach bis zum Ruderhaus vor, wo eine Luke zu den Unterküften führte. Doch dreimal versagte die Wasserzufuhr und zwang die Retter zur Rückkehr<sup>149</sup>. Nach Angaben der New Yorker Feuerwehr ereignete sich dieser Einsatz um 20.30 Uhr<sup>150</sup>. Dem Feuerlöschtrupp von der KAISER FRIEDRICH war das Boot gleich zu Beginn des etwa dreistündigen Einsatzes zertrümmert worden, so wurden die Männer von einem Schleppdampfer wieder zurückgebracht<sup>151</sup>.

Dieser mutige Einsatz blieb auch der Geschäftsleitung des Lloyd nicht verborgen. In einem Brief Ende Juli 1900 bezog sich Wiegand auf die Rolle des an die Hapag vercharterten Dampfers in Hoboken und schrieb aber: »Der Hobokenbrand bringt wieder den Gedanken auf den KAISER FRIEDRICH. Es scheint mein Schicksal zu sein, dass meine Gedanken sich von dem Schiff nicht trennen können«<sup>152</sup>.

148 Christian Ostersehlte, Schwarzer Tag für den Norddeutschen Lloyd. Die Brandkatastrophe von Hoboken bei New York am 30. Juni 1900, in: Niederdeutsches Heimatblatt, Nr. 606, Juni 2000 (Beilage zur Nordsee-Zeitung. 30. 6. 1900); ders., Hoboken, 30. 9. 1900, in: Thomas Stamm-Kuhlmann, Jürgen Elvert, Birgit Aschmann und Jens Hohensee (Hrsg.), Geschichtsbilder. Festschrift für Michael Salewski zum 65. Geburtstag (Historische Mitteilungen, Bd. 47), Stuttgart 2003, S. 571-590.

149 Reichsamt des Innern (Hrsg.), Entscheidungen des Ober-Seeamts und der Seeämter des Deutschen Reichs. Bd. 14, Hamburg 1904, S. 196-197.

150 Report of the Fire Department of the City of New York for the Year 1900, New York 1901, S. 32.

151 Reichsamt des Innern (wie Anm. 149), S. 196-197.

Am 11. Februar 1901, acht Monate nach der Katastrophe, fand die Seeamtsverhandlung in Bremerhaven statt. Dort wurde der Hergang rekonstruiert, und in der abschließenden Beurteilung fand das Verhalten einiger New Yorker Schlepperbesatzungen, die sich passiv oder sogar behindernd verhalten hatten<sup>153</sup>, scharfe Kritik. Die KAISER FRIEDRICH wurde dagegen in ihrer Rolle als positives Gegenbeispiel herausgestellt: »Gegenüber diesem ganzen verachtungswürdigen Verhalten der Schlepper verdient die mit eigener Lebensgefahr durch den ersten Maschinisten Barends und zweiten Steueremann Hohlfeldt mit etwa 20 Mannschaften vom Hamburger Dampfer KAISER FRIEDRICH vorgenommene Rettung von 37 Personen aus dem Dampfer SAALE höchstes Lob. Insbesondere hat Barends durch sein mit Todesverachtung mehrfach gewagtes Vordringen bis zu sonst dem sicheren Tode geweihten Personen eine That vollbracht, welche ähnlichen seemännischen Bravourstücken würdig an die Seite gestellt zu werden verdient«<sup>154</sup>.

Als dieses Lob durch das Seeamt in Bremerhaven ausgesprochen wurde, hatte die Hapag schon wieder auf die Dienste der KAISER FRIEDRICH verzichtet. Am 1. November 1900 traf das Schiff zum letzten Mal unter der Kontorflagge der Hapag in Plymouth ein und ging anschließend in Hamburg wieder an Schichau zurück<sup>155</sup>. Länger hatte die Reederei den vom wirtschaftlichen Pech verfolgten Liner ohnehin nicht einsetzen wollen.

##### *5. Das nachfolgende Verhältnis zwischen Werft und Auftraggeber*

Das Debakel mit der KAISER FRIEDRICH hatte sicherlich eine ernste Vertrauenskrise zwischen dem NDL und Schichau heraufbeschworen. Doch die seit 1892 (dem Zeitpunkt der Bestellung der ersten beiden von Schichau erbauten Reichspostdampfer) existierende Geschäftsverbindung zwischen Werft und Reederei<sup>156</sup> überstand diese schwere Belastung, und es bedeutet keine Schönfärberei, wenn die Festschrift zum hundertjährigen Bestehen dieser renommierten preußischen Werft und Maschinenfabrik folgendes feststellt: »Die guten Geschäftsbeziehungen zwischen der Firma Schichau und dem Norddeutschen Lloyd hielten in den folgenden Jahren an und wurden durch das Mißgeschick des Schnelldampfers KAISER FRIEDRICH nicht getrübt«<sup>157</sup>. Im April 1900 lieferte die Werft den bereits erwähnten Dampfer GROSSER KURFÜRST (13183 BRT) an den Lloyd ab. Er gehörte zur BARBAROSSA-Klasse, von denen der NDL zwischen 1896 und 1900 sieben Schiffe in

152 Brief vom 23. 7. 1900 in StAB 7,2010-12. Zwar steht der 23.12. als Datum vermerkt, aber es handelt sich wohl um einen Schreibfehler.

153 Diese vielschichtige Problematik kann hier nicht weiter ausgeführt werden. Es muß aber festgestellt werden, daß eine Pauschalverurteilung der New Yorker Hafenschlepper fehl am Platz ist.

154 Reichsamt des Innern (wie Anm. 149), S. 190, 210-211.

155 Lamb (wie Anm. 2), S. 15. Reiseberichte für die Nautische Abteilung der Hapag finden sich in einer Akte im Staatsarchiv Hamburg 621-1, Nr. 4502.

156 100 Jahre Schichau (wie Anm. 19), S. 57.

157 Ebd., S. 58.

Dienst stellte. Sie kamen von drei Werften (neben Schichau waren dies Blohm & Voss und der Stettiner Vulcan) und wurden zeitweise im subventionierten Reichspostdampferdienst nach Ostasien und Australien eingesetzt. Doch für dieses Fahrtgebiet waren sie meistens zu groß. Dagegen bewährten sie sich ausgezeichnet in der Nordatlantikfahrt, denn hier gehörten sie zwar nicht zu den spektakulären Spitzenschiffen, sondern mit ihren runden 10000 BRT eher zum Mittelfeld. Dafür fuhren sie aber betriebswirtschaftlich günstige Ergebnisse ein<sup>158</sup>.

Als dieses Schiff in Auftrag gegeben wurde, hatte die KAISER FRIEDRICH ihre Probefahrt schon hinter sich und stand kurz vor der ersten Reise in die Staaten. Die Problematik des Schiffes war zumindest Wiegand zu diesem Zeitpunkt wohl schon bekannt. Auf der Aufsichtsratssitzung der Reederei am 6. Juni 1898 berichtete der Lloydchef eingehend über die Ablieferung des Schnelldampfers, wobei die genauere Tendenz dieses Berichts nicht bekannt ist. Gleichzeitig beriet man über die Anschaffung eines neuen Dampfers der BARBAROSSA-Klasse in einer vergrößerten Version, wofür sich Wiegand stark gemacht hatte. Von Schichau lag ein Angebot für 5 848 000 Mark vor, doch der Lloyddirektor vermutete, daß man diesen Preis noch drücken könnte. Ob das mit den aktuellen Schwierigkeiten um den Schnelldampfer zu tun hatte, ist nicht sicher. Vielleicht handelte es sich nur um ein gängiges Kabinettstückchen der Preispolitik der Reederei gegenüber der Werft. Der Aufsichtsrat legte ein Limit von 5,5 Millionen Mark fest und ermächtigte Wiegand, unter dieser Prämisse bei Schichau zu ordern<sup>159</sup>, was danach auch geschah. Dieser an sich erstaunliche Auftrag erklärt sich aber wohl aus der Qualität dieser Schiffsklasse, unabhängig vom aufkommenden Ärger mit der KAISER FRIEDRICH. So differenzierten Unternehmensleitung und Inspektion des NDL zwischen den verschiedenen Neubauten. Nach wie vor traute man Schichau den Bau bewährter Schiffstypen auch nach dem Schnelldampfer-Debakel zu. Die Werft wußte den neuen Auftrag sogleich nach außen positiv darzustellen: Im Fachorgan »Schiffbau«, welches erst im Jahr zuvor ins Leben gerufen worden war, konnte im Juli 1900 ein mit Fotos aus dem Werftfundus illustrierter Artikel über die GROSSER KURFÜRST untergebracht werden, in dem es frohgemut hieß: »Das ganze Schiff ist ein weiteres glänzendes Zeugnis von der Leistungsfähigkeit der Firma F. Schichau, Danzig-Elbing und bedeutet einen stolzen Zuwachs der Flotte des Norddeutschen Lloyd«<sup>160</sup>.

So bemühte sich die Firma Schichau nach außen hin mit Nachdruck, ein möglichst ungetrübtes Verhältnis mit dem NDL der breiteren Öffentlichkeit zu vermitteln. Das wurde auf der Weltausstellung in Paris 1900 deutlich. Zu den Werften, die mit einer ansehnlichen Kollektion an Modellen und anderen Exponaten angerückt waren, zählte auch Schichau. Neben den legendären Torpedobooten als besonderes Aushängeschild sowie anderen Kriegsschiffen

158 Daten nach Kludas, Seeschiffe NDL (wie Anm. 2), S. 62.

159 StAB 7, 2010 - 6.

160 Der Norddeutsche Lloydampfer GROSSER KURFÜRST, in: Schiffbau 19 (1899/1900), S. 598.

dokumentierte man auch den Handelsschiffbau, u. a. mit Modellen von immerhin fünf Lloyd dampfern. Neben GROSSER KURFÜRST zeigte man noch zwei Reichspostdampfer<sup>161</sup>, und selbst die KAISER FRIEDRICH durfte in Gestalt eines vier Meter langen Großmodells in Paris nicht fehlen<sup>162</sup>.

Immerhin war das Verhältnis zwischen Schichau und Lloyd schon 1902 soweit wieder bereinigt, daß sich die Danziger Firma bis 1908 mit nicht weniger als fünf Neubauten am Bau der Fracht- und Passagierdampfer der sogenannten »Feldherren-Klasse« (insgesamt 11 Schiffe) für den Ostasiendienst des Lloyd beteiligen durfte (vgl. Tabelle 2)<sup>163</sup>.

Ungeachtet der intakt gebliebenen Geschäftsverbindung blieb die KAISER FRIEDRICH aber nach wie vor Zankapfel zwischen Schichau und NDL, denn nun versuchte die Werft, den Lloyd auf gerichtlichem Weg zur Abnahme des Dampfers zu zwingen. Ein Prozeß ging durch mehrere Instanzen, schließlich entschied das Reichsgericht in Leipzig 1908 gegen Schichau<sup>164</sup>. Wie aus der neben stehenden Tabelle (2) hervorgeht, wurde gleichzeitig in Danzig für den Lloyd weitergebaut. Auch nach dem Tod Wiegands 1909 blieb die Verbindung bestehen. Als am Vorabend des Ersten Weltkrieges die Vierschornsteiner des NDL in die Jahre gekommen und schon längst durch die Konkurrenz überflügelt worden waren (nicht zuletzt durch die machtvolle IMPERATOR-Klasse der Hapag), mußte der Lloyd allmählich wieder an eine Flottenerneuerung denken. Wieder einmal kam Schichau zum Zuge und zwar mit zwei größeren Dampfern der COLUMBUS-Klasse (eine verbesserte Version der 1909 vom Stettiner Vulcan erbauten GEORGE WASHINGTON), die noch vor 1914 in Auftrag gegeben wurden. In Größe und Geschwindigkeit waren sie nicht gerade rekordverdächtig und wurden erst nach dem Krieg fertiggestellt. Der zweite Dampfer COLUMBUS erlangte in den zwanziger und dreißiger Jahren einen besonderen Nimbus im Passagierdienst des Lloyd, denn aufgrund eines speziellen Abkommens brauchte er nicht nach dem Krieg an die Entente abgeliefert zu werden<sup>165</sup>.

Die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg kann als die eigentliche große Phase der Geschäftsverbindung zwischen dem Lloyd und Schichau angesehen werden. Die beiden letzten Neubauten, zwei Frachtdampfer (1928), waren dagegen nur noch Nach- und Ausklang. Die Verhältnisse hatten sich in vielerlei Hinsicht

161 PRINZREGENT LUITPOLD und PRINZ HEINRICH (beide 1894).

162 Oswald Flamm, Die Firma F. Schichau auf der Pariser Weltausstellung, in: Schiffbau 23 (1899/1900), S. 745 - 748.

163 Kludas, Seeschiffe NDL (wie Anm. 2), S. 128 - 134. Siehe auch der kurzgefaßte Artikel von Arnold Rehm, Die Schichau-Werft und der Norddeutsche Lloyd. In: Festschrift zum zehnjährigen Bestehen der Stadt Bremerhaven für den Stadt- und Landkreis Elbing (1954 - 1964), Bremerhaven 1964. Die KAISER FRIEDRICH fehlt jedoch in der Schiffsliste. Vgl. auch Lehmann (wie Anm. 19), S. 435 - 436.

164 Kludas, Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 2 (wie Anm. 2), S. 155.

165 Mehr über die COLUMBUS und die Hintergründe bei Kludas, Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 3 (wie Anm. 2), S. 220; s. ferner den Aufsatz von Arnold Rehm, Das COLUMBUS-Abkommen vom 5. August 1921, in: Brem. Jb. Bd. 49/1964, S. 210 - 218; vgl. auch das Buch von Hans Georg Prager, COLUMBUS - Welch ein Klang... Das glückhafte Schiff und sein Nachfolger, Hamburg 1998.

*Tabelle 2: Neubauten der Schichau-Werft Elbing / Danzig für den NDL (1894 – 1928)*

Name	Baujahr (1)	Baunummer	Tonnage in BRT	Betrieb(2)
PRINZREGENT LUITPOLD	1894	515	6 288	D
PRINZ HEINRICH	1894	518	6 263	D
NAJADE	1894	544	724	E
BREMEN	1897	583	10 522	D
<b>KAISER FRIEDRICH</b>	<b>1898</b>	<b>587</b>	<b>12 481</b>	<b>D</b>
GROSSER KURFÜRST	1900	643	13 183	D
ZIETEN	1903	692	8 066	D
SEYDLITZ	1903	693	7 942	D
YORCK	1906	772	8 901	D
KLEIST	1907	773	8 950	D
DERFFLINGER	1908	801	9 060	D
COLUMBUS	1914	891	33 526	D
	im Bau (3)			
COLUMBUS	1923	929	32 354	D
SAALE	1928	1197	7 262	D
HAVEL	1928	1198	7 256	D

Daten aus Kludas, Seeschiffe NDL, Bd. 1, 2 (wie Anm. 2).

Anm.: (1) Jahr der Ablieferung

(2) Betrieb Danzig (D) oder Elbing (E)

(3) 1922 als Reparationsleistung an Großbritannien abgeliefert und unter dem Namen HOMERIC an die White Star Line weitergegeben.

geändert. Nicht nur hatte sich der NDL – unabhängig von den Vorgängen um die KAISER FRIEDRICH – anderen Werften zugewandt (nicht zuletzt an der Unterweser, ein Prozeß, der aber schon vor 1914 erkennbar war), sondern auch die einstmals durch ihr Marinegeschäft so wohlhabende Schichau-Werft (worauf noch in anderem Zusammenhang zurückzukommen sein wird), deren größerer Betrieb nunmehr im Freistaat Danzig lag, geriet in den zwanziger Jahren in existentielle Schwierigkeiten, die eine Übernahme durch das Deutsche Reich im Mai 1929 erzwangen<sup>166</sup>.

#### 6. Auflieger in Hamburg

Das nun auch von der Hapag zurückgegebene Schiff wurde anschließend in Hamburg aufgelegt. Zwar werden auch Danzig und Bremerhaven als Aufliegeorte in der Literatur erwähnt<sup>167</sup>, doch die meiste Zeit während jener öden

<sup>166</sup> Lehmann (wie Anm. 19), S. 426.

<sup>167</sup> Kludas, NDL Bd. 1 (wie Anm. 2), S. 66.

zwölf Jahre, die nun vor dem Schiff lagen, verbrachte KAISER FRIEDRICH in der größten deutschen Hafenstadt. Dafür spricht im übrigen auch die auffällige Tatsache, daß der Dampfer nie das 1897 in Betrieb gegangene Kaiserdock im Technischen Betrieb des Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven in Anspruch genommen hat<sup>168</sup>. 1912 hieß es in einem Fachblatt: »Seit 1900 hat das Schiff keine Fahrten mehr unternommen«<sup>169</sup>. Auf's Ganze gesehen dürfte das auch zutreffen, einzelne Verlegungen und vielleicht auch kurze Probefahrten jedoch wohl nicht unbedingt ausschließen.

Der Liegeplatz des Schiffes befand sich am Kirchenpauerkai, der, flußaufwärts vom Hamburger Stadtzentrum entfernt, direkt am Elbstrom liegt. Eine Hamburger Zeitung schrieb 1912: »Jeder Hamburger kennt ihn, und jeder Fremde, der unsern Hafen besucht hat, lernte ihn kennen. Der Hafenwitz nannte längst seinen Liegeplatz ›Friedrichsruh‹. Zwölf volle Jahre lag das schöne schlanke Schiff mit den drei mächtigen Schornsteinen untätig im oberen Hafen«<sup>170</sup>. (Abb. 6) Auch dem populären maritimen Dichter Gorch Fock alias Johann Kinau (1880–1916) fiel der Dampfer auf, und so widmete er ihm um 1910 eine eigene kleine Erzählung »Kaiser Friedrich«, in der er den Anblick des stillliegenden Schiffes im Erscheinungsbild des sonst so lebhaften Hamburger Hafens sowie den mehr oder weniger langweiligen Alltag der Wachleute an Bord aus seiner Sicht illustriert: »Mit vierundzwanzigtausend Pferdekraften im Leibe verrostet und verspakt der Riese. Der Rauch des Hafens frißt das Sonnengelb seiner Schlotte und überzieht das Blendweiß seiner Deckaufbauten mit grieser Schicht. Möwen und Krähen sitzen auf dem Deck, das ehemals von fünfhundert Seeleuten und zweitausend Reisenden und Auswanderern beschritten und belebt wurde...

Die Schauerleute sagen, es sei nicht gesund auf dem Kasten: die Wachleute liefen nach kurzer Zeit wieder davon, weil sie es nicht aushalten könnten, oder sie würden deepdenken, ›melanklöterig‹. Das tote Schiff wolle keine Menschen mehr beherbergen, sagen sie. Ober, – wat seggt de nich allens! ...«<sup>171</sup>

Natürlich fehlte dem aufgelegten Dampfer das unablässige Reinigen, Ausbessern, Rostklopfen und Neustreichen, das bei gut geführten fahrenden Schiffen zum Bordalltag gehört und für ein mehr oder weniger gepflegtes Erscheinungsbild sorgt. Insofern war der Eindruck, den Gorch Fock reflektiert hat, wohl nicht ganz falsch. Doch spricht einiges dafür, daß man in jenen zwölf Jahren Schiff und Maschine nicht völlig hat verkommen lassen, sondern in einem halbwegs akzeptablen Zustand gehalten hat. Ein Zeitungsbericht aus Hamburg spricht 1912 von »... fast alljährlich vorgenommenen Instandsetzungsarbeiten«<sup>172</sup>,

168 Freundliche Auskunft von Dr. Dirk J. Peters, Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven, 11.11.2002. Vgl. ders., 100 Jahre Kaiserdock I, Bremerhaven 1999.

169 Schiffbau 16 (1911/1912), S. 663.

170 Hamburger Fremdenblatt, 12. 5. 1912. Friedrichsruh bei Aumühle südöstlich von Hamburg war der Alterssitz des 1898 verstorbenen Reichskanzlers Otto von Bismarck.

171 Gorch Fock, Sämtliche Werke in fünf Bänden, Viertes Band, Hamburg 1925, S. 197-198.

172 Hamburger Fremdenblatt, 12. 5. 1912.

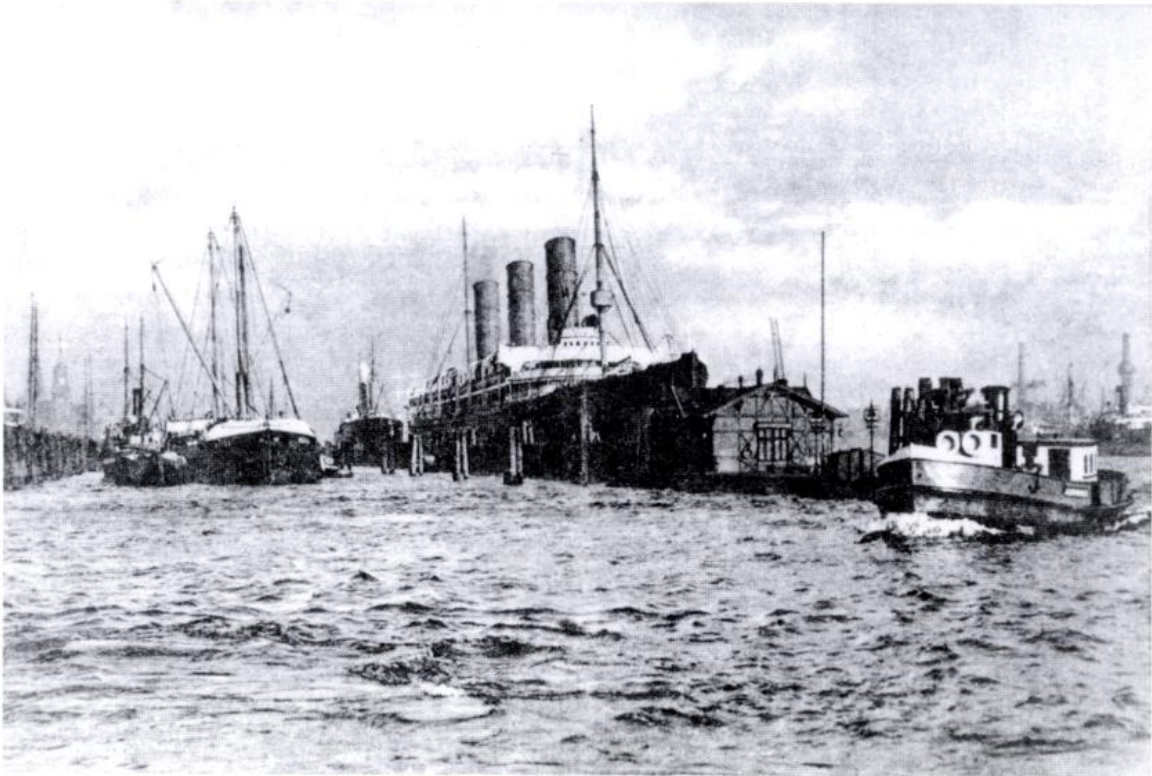


Abb. 6: KAISER FRIEDRICH als Auflieger am Hamburger Kirchenpauerkai. Zeitungsbild um 1912. (Foto: StA Hamburg)

und nach anderen Angaben soll der Dampfer während der Liegephase eine Besatzung von 35 Mann gehabt haben<sup>173</sup>. Gorch Fock spricht dagegen von einer siebenköpfigen Crew<sup>174</sup>.

Hamburg als Liegehafen dürfte sicherlich ganz handfeste praktische Gründe gehabt haben. Zum einen hatte vermutlich die aktive Fahrtzeit in Hamburg geendet, und in dem Fall konnte man sich eine Überführung nach Danzig sparen. Aber auch andere Überlegungen waren wohl ausschlaggebend gewesen. Diesen großen unverkauften Neubau für längere Zeit in Danzig aufzuliegen, hätte für die Werft bei potentiellen Kunden einen schlechten Eindruck hinterlassen und den Vertriebsleuten von Schichau das Leben unnötig sauer gemacht. Die eigene Erfahrung in der Werftindustrie lehrt, daß Regreßfälle unter den Neubauten, überhaupt irgendwelche auffallenden Verzögerungen in der Liegezeit an der Werftpier sofort registriert werden und auf benachbarten Betrieben, bei der Konkurrenz, vom berühmt-berüchtigten »Küstenklatsch« sowie der örtlichen Presse kolportiert und zum Gegenstand berechtigter, mitunter aber auch übertriebener Spekulationen gemacht werden.

173 Wrobbel (wie Anm. 68), S. 18. Allerdings finden sich dort auch unpräzise Angaben, wie etwa die Falschmeldung über eine angebliche Veräußerung 1906 an die Messageries Maritimes, wobei sicherlich eine Verwechslung mit dem tatsächlichen Verkauf 1912 vorliegt.

174 Fock (wie Anm. 171), S. 199.

Doch Hamburg bot auch andere Vorteile. Dieser Welthafen mit seinen mannigfaltigen Verbindungen nach Übersee war eine passende Anlaufstelle für alle möglichen Kaufinteressenten. Hier saßen zahlreiche Schiffsmakler, die sich des Falls annehmen konnten. Über die Tätigkeit dieser als besonders umtriebig geltenden Branche findet sich in historischen Quellen nur wenig, da die Akten dieser Firmen wohl nie den Weg in öffentliche Archive finden. Wenn man Glück hat, stößt man allerhöchstens auf Zufallsüberlieferung einzelner geschäftlicher Vorgänge in Akten von Reedereien oder sogar staatlicher Behörden<sup>175</sup>.

Hinter den Kulissen dürften alsbald emsige Bemühungen um den Verkauf eingesetzt haben und zwar nicht nur in Deutschland, sondern vor allem im Ausland. Doch in den ersten Jahren war diesen sicherlich vielfältigen Aktivitäten kein Erfolg beschieden, was auch kein Wunder war, denn aufgrund seiner Größe war das Schiff praktisch unverkäuflich. Bei den damaligen Verhältnissen war es nur für die Nordatlantikfahrt geeignet, und da war, nachdem auch die Hapag abgelehnt hatte, wohl kaum noch eine Chance vorhanden, auch nicht bei der britischen Hauptkonkurrenz.

Und doch fanden sich schließlich einige Interessenten, mit denen z. T. sehr aussichtsreich verhandelt wurde. Im Januar 1905 waren offenbar die Bemühungen hinter den Kulissen soweit gediehen, daß das Fachblatt »Schiffbau« über einen möglichen Verkauf berichtete: »Der Schnelldampfer KAISER FRIEDRICH, der Schichau gehört und jahrelang unbenutzt im Hamburger Hafen gelegen hat, ist für 8 Millionen Mark nach England verkauft worden. Er fährt bereits am 18. Januar dorthin«<sup>176</sup>. Doch diese Meldung war voreilig, denn der Handel kam nicht zustande.

Etwa zur gleichen Zeit fand Rußland Interesse an dem Dampfer und zwar im Zusammenhang mit dem Krieg gegen Japan<sup>177</sup>, der damals gerade tobte. Denkbar ist eine Verwendung als Hilfskreuzer oder Transportschiff. Das paßte auch recht gut in die Zeit, denn das Zarenreich erwarb im Sommer 1904 den Dampfer LAHN (1888 i. D.) der nunmehr beim Lloyd abgängigen »Flüsse«-Klasse und ließ ihn als Fesselballonträger RUSS beim Technischen Betrieb des NDL in Bremerhaven umbauen<sup>178</sup>. Von derselben Klasse ging die bereits erwähnte und mittlerweile umgebaute KAISERIN MARIA THERESIA (ex SPREE) im April 1904 ebenfalls an Rußland und wurde im Mai 1905 als Hilfskreuzer URAL in der berühmten Seeschlacht von Tsushima versenkt<sup>179</sup>.

175 Ein solcher überlieferter Einzelvorgang ist der versuchte, aber nicht geglückte Verkauf des staatlichen bremischen Schleppdampfers PRIMUS ab 1923 in einer bremischen Akte (StAB 4,35-1283), s. meinen Aufsatz Schleppdampfer PRIMUS. Ein Sicherheitskonzept für die bremischen Häfen? In: Das Logbuch 4/1988, S. 143-150.

176 Schiffbau 8 (1904/1905), S. 365-366.

177 Schiffbau 16 (1911/1912), S. 663. Bestätigung dieses Kontaktes auch im Hamburger Fremdenblatt, 12. 5. 1912.

178 Kludas, NDL Bd. 1 (wie Anm. 2), S. 34, vgl. auch Pinl (wie Anm. 24), S. 139.

179 Kludas, NDL Bd. 1 (wie Anm. 2), S. 36.

Aber auch die Hapag nutzte die Gelegenheit und das in weitaus größerem Rahmen. Nach Verhandlungen in Petersburg im Dezember 1903<sup>180</sup> gingen schließlich insgesamt 15 größere und kleinere Dampfer 1904 – 1905 an die russische Marine oder in Einzelfällen an die Russische Freiwillige Flotte, eine Reederei, die als militärische Hilfsorganisation konzipiert war. Vier Einheiten fuhren nur vorübergehend unter russischer Flagge und kehrten bald wieder zur Hapag zurück, der Rest blieb in Rußland<sup>181</sup>. Das blieb nicht der einzige »deal« Ballins mit dem kriegführenden Zarenreich. Ein gewagtes Kabinettstück war ein Vertrag, den die Hapag im Juni 1904 mit St. Petersburg abschloß. Er regelte die Versorgung jenes russischen Geschwaders, das im Oktober 1904 von der Ostsee nach Ostasien auslief, um bei Tsushima schließlich vernichtet zu werden. Eine große Anzahl Hapag-Dampfer belieferte den Flottenverband bei seiner Fahrt um die halbe Erde mit walischer Bunkerkohle. Diese spektakuläre, groß angelegte Nachschuboperation funktionierte zur großen Zufriedenheit der russischen Marine. Sie war zwar politisch sehr umstritten, konnte aber letztlich allem britischen und japanischen Widerspruch auf diplomatischer Ebene zum Trotz durchgeführt werden und brachte der Reederei einen ansehnlichen Gewinn ein<sup>182</sup>. Trotz dieser lohnenden Rußlandgeschäfte im Zeichen des Krieges kam im Falle der KAISER FRIEDRICH kein Abschluß zustande, und so mußte das Schiff fortan untätig an den Pfählen vertäut bleiben.

Als weiterer Interessent ist Italien erwähnt, wobei leider weder der Zeitpunkt noch die entsprechende Reederei überliefert sind<sup>183</sup>. Deswegen sollen nur einige allgemeine Entwicklungen der damaligen Zeit umrissen werden. Die italienische Handelsschifffahrt, die in der Zwischenkriegszeit und auch noch nach dem Zweiten Weltkrieg im Passagierdienst auf dem Nordatlantik durch technisch interessante wie auch besonders formschöne Liner von sich reden machte sowie noch heute im internationalen Kreuzfahrtgeschäft eine anerkannte Größe darstellt, befand sich um die Jahrhundertwende erst im Frühstadium. Zum Transport der zahlreichen italienischen Auswanderer in die USA existierten zwar mehrere Linien vom Mittelmeer nach New York, doch hier hatten Hapag und Lloyd sowie Cunard und White Star das Sagen. 1900 lag die italienische Dampferflotte mit 312 Schiffen und 540 349 BRT auf Platz sieben der Weltrangliste (zum Vergleich Großbritannien 7 930 / 12 149 090, Deutschland 1 209 / 2 159 919)<sup>184</sup>. Dies hatte schon in den 1890er Jahren zu ersten gesetzlichen Protektionsmaßnahmen geführt, mit denen Rom die eigene Handelsflotte schützen wollte<sup>185</sup>. Die deutsche und britische Vormachtstellung

180 Otto J. Seiler, Ostasienfahrt. Linienschifffahrt der Hapag-Lloyd AG im Wandel der Zeiten, Herford 1986, S. 65.

181 Kludas und Bischoff (wie Anm. 144), S. 50 - 102.

182 Seiler (wie Anm. 180), S. 65 - 67.

183 Schiffbau 16 (1911/1912), S. 663. Bestätigung dieses Kontaktes auch im Hamburger Fremdenblatt, 12. 5. 1912.

184 Kludas, Deutsche Passagierschifffahrt, Bd. 1 (wie Anm. 2), S. 231.

185 Ebd., S. 215. Die Hapag unterhielt aus diesem Grunde von 1899 – 1905 in Genua eine Reederei als Tochterunternehmen.

im Liniendienst zwischen Genua und New York konnte in etwa bis 1914 gehalten werden<sup>186</sup>. Aufschlußreich für den damaligen Entwicklungsstand der Handelsflotte unter der grün-weiß-roten Trikolore ist die Tatsache, daß bis zum Ersten Weltkrieg kein Passagierschiff über 10 000 BRT von einem italienischen Reeder in Dienst gestellt wurde, während andere Schiffahrtsnationen wie Dänemark, Norwegen, die Niederlande und sogar in einem Fall Österreich-Ungarn sowie Spanien den Sprung in diese Größenklasse schafften<sup>187</sup>. Die ersten beiden Schiffe dieser Kategorie, welche die italienische Flagge setzten, waren der Lloydampfer KÖNIG ALBERT (10 643 BRT) und die MOLTKE der Hapag (12 335 BRT), die im Mai 1915 im Vorfeld des Kriegseintrittes Roms auf Seiten der Entente in Genua beschlagnahmt und als Lazarettsschiff in Dienst gestellt bzw. der Staatsbahn übertragen wurden<sup>188</sup>. Italienische Reeder hatten zwar vereinzelt ab 1913 Bestellungen von Neubauten über 10 000 BRT an Werften im eigenen Land, aber auch Großbritannien und Deutschland vergeben, doch diese Schiffe konnten erst nach dem Ersten Weltkrieg in Fahrt gesetzt werden<sup>189</sup>. So gesehen, erscheint es sehr plausibel, daß der Verkauf der KAISER FRIEDRICH nach Italien nicht zustande gekommen ist. Das Schiff war damals einfach zu groß für die dortigen Bedürfnisse.

In Skandinavien regte sich dagegen sehr ernsthaftes Kaufinteresse. Wer als Nordländer um 1912 in die USA gelangen wollte, mußte in der Regel eine lange Anreise zum Einschiffungshafen in Kauf nehmen, denn der Weg in die Neue Welt führte meistens über England oder auch Hamburg, wo man sich auf britischen oder deutschen Passagierschiffen einschiffte.

Trotz dieser fremden Dominanz hat es an Versuchen der skandinavischen Reederschaft nicht gefehlt, ihren reisefreudigen und auswanderungswilligen Landsleuten eine Fahrtmöglichkeit in die neue Welt unter heimatlicher Flagge zu verschaffen. Von 1880–1898 verkehrte eine dänische Linie, die aber durch wirtschaftliche Schwierigkeiten einging (Thingvalla-Line), von Kopenhagen über Christiania (heute: Oslo) nach New York<sup>190</sup>. Dieser Dienst wurde später von der renommierten dänischen Reederei Det Forende Dampskib Selskabet (DFDS, heute als Scandinavian Seaways noch im europäischen Fährgeschäft tätig) weitergeführt<sup>191</sup>. Auch in Schweden tat sich etwas: 1914 richtete die Svenska Amerika Linien des Göteborger Großreeders Dan Broström (1870–1925) einen direkten Liniendienst zwischen der großen westschwedischen Hafenstadt und New York ein<sup>192</sup>. Und auch in Norwegen, das erst 1905 seine volle Unabhängigkeit von Schweden erlangt hatte, setzten entsprechende

186 Kludas, Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 3 (wie Anm. 2), S. 143.

187 Diese Vergleichsbeispiele finden sich bei Kludas (wie Anm. 8).

188 Ebd. S. 28, 34.

189 Arnold Kludas, Die großen Passagierschiffe der Welt. Eine Dokumentation. Band II: 1913–1923, Oldenburg 1973, hier S. 80–83, 86–87.

190 Holger Munchaus Petersen und Jens Lorentzen, Rejsen til Amerika – med Thingvalla liniens udvandererskibe for 1898, Kopenhagen 1977.

191 Kludas, (wie Anm. 8), S. 92.

192 From Lake and River to Distant Oceans, Broströms 1865–1965, Göteborg 1965, S. 71–73.

Bemühungen ein. Bereits zwischen 1871 und 1880 hatte eine norwegische Reederei das Experiment eines Transatlantikdienstes gewagt, war aber schließlich gescheitert, denn die Zeit war damals noch nicht reif. Nun, ein rundes Vierteljahrhundert später, standen die Zeichen um einiges günstiger. Schon 1904 war in Norwegen das Projekt einer nationalen Amerikalinie ausgearbeitet worden, die den Betrieb zweier für diese Zeit besonders fortschrittlicher Turbinendampfer von jeweils 7500 BRT vorsah. Das konnte aber genauso wenig realisiert werden, wie Überlegungen eines gemeinsamen Dienstes mit anderen skandinavischen Partnern. Schließlich begann man 1909, für eine geplante Gesellschaft Aktien zeichnen zu lassen, und ein Komitee zur Etablierung einer neuen Reederei wurde ins Leben gerufen. Über ihren Vertreter in Norwegen erfuhr die Schichauwerft von diesen Aktivitäten und erblickte eine günstige Gelegenheit, die KAISER FRIEDRICH endlich in Fahrt zu bringen. Über einen Kaufpreis von 4,2 Millionen norwegischer Kronen wurde verhandelt, ebenso über das Angebot der Werft, sich mit 1,5 Millionen Mark am Aktienkapital der neuen Firma zu beteiligen. Als Den Norske Amerikalinje (NAL) wurde die Gesellschaft im August 1910 konstituiert, und die Frage des Ankaufs des deutschen Liners stand gleich obenan auf der Tagesordnung. Dieser Vorschlag war innerhalb der Reedereiführung äußerst umstritten. Zwar gab es entschiedene Protagonisten, die sich für den Erwerb stark machten, aber andere Stimmen hielten das Schiff für zu groß und zu schnell, um zwischen Norwegen und den USA wirtschaftlich eingesetzt zu werden. Immerhin war bereits ein neuer Name im Gespräch: LEIV EIRIKSSON, also nach jenem Wikinger, der um 1000 von Grönland aus die Gestade Nordamerikas erreicht hatte. Im September 1910 rückte die Übernahme des Schiffes in den Bereich des Möglichen, doch dann setzten sich die Skeptiker durch, und am 9. Oktober 1910 erfolgte der Abbruch der Verhandlungen mit Schichau. Damit war auch dieses Geschäft geplatzt.

Die Norweger gingen nun einen anderen Weg. Im November 1911 schlossen sie mit der schottischen Werft Camell Laird in Birkenhead einen Vertrag über die Lieferung zweier Passagierschiffe (KRISTIANIAFJORD und BERGENSFJORD, 1913 i. D.). Mit einer Größe von 10660 BRT, einer Länge von 161,5 Metern und einer Geschwindigkeit von 15 Knoten waren diese beiden Schiffe etwas kleiner und um einiges langsamer als die KAISER FRIEDRICH. Doch war dieses Duo in seiner Gediegenheit sicherlich wesentlich besser für das Fahrtgebiet geeignet als der deutsche Dampfer, zumal die beiden Neubauten einen größeren Frachtraum besaßen, vor allem für Getreide aus den USA. Der Transatlantikdienst dieser beiden Schiffe ließ sich denn auch wirtschaftlich gut an. Die Ansicht der norwegischen Forschung, daß die neu gegründete NAL mit der KAISER FRIEDRICH kaum Glück gehabt hätte und deswegen nur knapp einem unkalkulierbaren Abenteuer entronnen war, hat sicherlich einiges für sich<sup>193</sup>.

193 Über diesen Vorgang s. die grundlegende Arbeit vom Direktor des norwegischen Schiffahrtsmuseums in Oslo, Bard Kolltveit, Amerikabatene, in: Norsk Sofartsmuseum Arsberetning 1983, S. 136-242. Zu den Daten von KRISTIANIAFJORD

Die Werft in Danzig hatte bei diesem gescheiterten Geschäft ein weitgehendes finanzielles Engagement nicht gescheut. Daß man auch bei anderen Gelegenheiten dem Auftraggeber entgegenkam, haben wir bereits am Beispiel des Lloyd gesehen. Aber auch die Beteiligung an Reedereien, mitunter sogar die Gründung eigener Firmen, um einen Neubau im Markt unterzubringen und bei günstiger Entwicklung gleichzeitig eine Kapitalanlage vorzunehmen, war und ist im Werftgeschäft keine Seltenheit. Im Falle der Schichauwerft war ein solches Engagement, wie man es im Spätsommer 1910 in Norwegen versuchte hatte, nur konsequent.

### 7. Endlich: Der Verkauf

Mitte März 1912 sickerten in der Zeitschrift »Schiffbau« wieder Verkaufsgerüchte durch<sup>194</sup>, und nun trafen sie endlich zu, denn in der zweiten Maihälfte konnte dasselbe Organ einen erfolgreichen Handel melden. Der Käufer war die gerade neu gegründete und in der traditionsreichen südwestfranzösischen Hafenstadt Bordeaux ansässige Compagnie de Navigation Sud-Atlantique<sup>195</sup>, deren provisorische Bezeichnung zunächst Société d'Études de Navigation<sup>196</sup> gelautet hatte. Daß diese Reederei viel später, nämlich in Gestalt des 1938 erbauten Passagierschiffs PASTEUR (ab 1959 BREMEN des NDL) in gewisser Weise in Kontakt mit der bremischen Schifffahrt kam, sei als historische Arabeske hier nur angemerkt<sup>197</sup>.

Die neu gegründete Sudatlantique<sup>198</sup> wollte nun, wie der endgültige Name ausdrückt, als französisches Pendant zur Hamburg-Süd oder der britischen Royal Mail Line einen Liniendienst zwischen Europa und der Ostküste Südamerikas einrichten. Die führende französische Ostasienreederei, die in Marseille beheimatete Messageries Maritimes, die seit 1860 ebenfalls den Südamerikadienst von Bordeaux aus versah, hatte sich nach Querelen um die staatlich konzessionierte Postbeförderung 1912<sup>199</sup>, nach Ablauf des bisherigen Vertrages, aus diesem Fahrtgebiet zurückgezogen, denn die in einem neuen Postkontrakt von der französischen Regierung geforderte Geschwindigkeit von 18 Knoten war von der Marseiller Firma als unwirtschaftlich betrachtet worden. Mit dieser Vermutung hatte man vielleicht auch nicht ganz unrecht.

Damit war aber der Sudatlantique Platz gemacht worden. Schon im Juni 1911 erhielt diese den neuen Kontrakt, der ab 22. Juli 1912 wirksam wurde, wenngleich man einen leicht verschobenen Fahrtbeginn am 22. September noch heraushandeln konnte. Spätestens bis dahin hatte man aber mit geeigneter

und BERGENSFJORD s. Kludas (wie Anm. 189), S. 208 - 211. Bestätigung dieses Kontaktes auch im Hamburger Fremdenblatt, 12. 5. 1912.

194 Schiffbau 11 (1911/1912), S. 462.

195 Schiffbau 16 (1911/1912), S. 663.

196 Lamb (wie Anm. 2), S. 15.

197 Harald Focke, Bremens letzte Liner. Die großen Passagierschiffe des Norddeutschen Lloyd nach 1945, Bremen 2002.

198 Die in der Literatur gängige Schreibweise.

199 Duncan Haws, Merchant Fleets. Messageries Maritimes, Hereford 1999, S. 6, 12.

Tonnage bereit zu stehen, und so erwarb die Firma im März und April sechs Dampfer (zwischen 6 000 und 7 600 Tonnen) von britischen Reedereien (Orient, Union-Castle, Bibby) sowie von der C.G.T.<sup>200</sup>. Gleichzeitig richtete sich das Interesse auch auf den in Hamburg aufgelegten deutschen Passagierdampfer. Allerdings machte die französische Reederei dessen Erwerb von einer zufriedenstellenden Probefahrt abhängig<sup>201</sup>. Doch auch diese Klippe konnte schließlich umschifft werden. Die Tour wurde Anfang Mai durchgeführt und ging zunächst elbabwärts, dann vom Feuerschiff ELBE 1 bis zum Feuerschiff BORKUMRIFF, danach wieder zurück nach ELBE 1, von dort nach Helgoland und nach Umrundung des roten Felsens wieder zurück nach Hamburg<sup>202</sup>. Der Dampfer erreichte seine erhofften 21<sup>203</sup> Knoten, ein Zeitungsbericht spricht sogar exakter von 21,3 Knoten<sup>204</sup>. Die französische Kommission war zufrieden und nahm noch auf der Probefahrt in Höhe Borkum den Dampfer ab, dessen Kaufpreis 6 1/2 Millionen Mark betrug<sup>205</sup>. Eine andere Quelle spricht von einem Preis von 4 Millionen Francs (entsprechend \$ 800 000)<sup>206</sup> oder auch 160 000 Pfund Sterling<sup>207</sup>. Die Hamburger Presse warf dem Dampfer gleichsam noch verbal einen Kranz hinterher: »Der Hamburger Hafen verliert eine Sehenswürdigkeit – der fast zum Wahrzeichen gewordene Schnelldampfer KAISER FRIEDRICH verläßt seinen hiesigen Liegeplatz, er ist auf seinen alten Tagen für würdig befunden worden, endlich seiner Bestimmung zu dienen.«<sup>208</sup>.

Zwei übereinstimmende zeitgenössische Presseberichte nennen ursprüngliche Baukosten von 9 1/2 Millionen Mark sowie eine Zahlung von 2 Millionen, die der NDL trotz des Malheurs an die Werft geleistet haben soll<sup>209</sup>. In der späteren Literatur kursiert ein Betrag von 10,5 Millionen Mark, der als Gesamtpreis durch Änderungswünsche der Reederei entstanden sein soll<sup>210</sup>. Wie dem auch sei: Wenn die Zahlen aus der Presse stimmen (genauere Geschäftsberichte von Schichau mit Bilanzen sind nicht überliefert oder jedenfalls bisher nicht greifbar)<sup>211</sup>, dann blieb ein Finanzloch von etwa einer Million Mark für die Werft zu stopfen. Hinzu traten allerdings noch Kosten für Bewachung, Instandhaltung und den Liegeplatz, die aufgeschlagen werden müssen, über deren Umfang man aber nur spekulieren kann. Insgesamt ist Schichau aber wohl noch mit finanziell tragbaren Verlusten davongekommen.

Diese Vermutung gründet sich auf das Hauptgeschäft der Werft, den florierenden Bau von Torpedobooten. Zwar fehlen Zahlen von Schichau, aber es

200 M. Adam, Fifty Years on the South Atlantic, in: Sea Breezes, 11/1963, S. 355 - 356.

201 Schiffbau 11 (1911/1912), S. 462.

202 Hamburger Fremdenblatt, 12. 5. 1912.

203 Schiffbau 16 (1911/1912), S. 663.

204 Hamburger Fremdenblatt, 12. 5. 1912.

205 Schiffbau 16 (1911/1912), S. 663 und Hamburger Fremdenblatt, 12. 5. 1912.

206 Adam (wie Anm. 200), S. 357.

207 Isherwood (wie Anm. 2), S. 103.

208 Hamburger Fremdenblatt, 12. 5. 1912.

209 Schiffbau 16 (1911/1912), S. 663 und Hamburger Fremdenblatt, 12. 5. 1912.

210 KAISER FRIEDRICH (wie Anm. 2), S. 45.

211 Vgl. Anm. 24.

Tabelle 3: Die größten Dampfer der Europa–Südamerikaroute im Vergleich (1906–1914 / 1922)

Name	Reederei	Indienststellung	BRT
<b>BURDIGALA<sup>218</sup> (ex KAISER FRIEDRICH)</b>	<b>Cie. Sudatlantique, Bordeaux</b>	<b>1912 (1898)</b>	<b>12 481</b>
A-Klasse <sup>219</sup> (8 Schiffe)	Royal Mail Lines, Liverpool	1906–1915	10 037–16 034
D-Klasse <sup>220</sup> (5 Schiffe)	Royal Mail Lines, Liverpool	1912–1913	11 477–11 484
GELRIA / TUBANTIA	Koninklijke Hollandsche Lloyd, Amsterdam	1913 / 1914	13 868 / 13 911
CAP FINISTERRE	Hamburg–Süd, Hamburg	1911	14 503
CAP TRAFALGAR	Hamburg–Süd, Hamburg	1914	18 805
CAP POLONIO	Hamburg–Süd, Hamburg	1915 / 1922	20 576

Quelle: Kludas (wie Anm. 6), S. 56, 126–131, 190, 198–201, ders. (wie Anm. 188), S. 28–29, 32–35.

existiert ein passendes Parallelbeispiel. Nach Angaben, die von der Germaniawerft in Gaarden bei Kiel noch heute im Krupp<sup>212</sup>-Archiv in der Villa Hügel in Essen zu finden sind, gestaltete sich dieser Geschäftszweig, vor allem für den Export, als profitabel, im Gegensatz zu anderen Kriegsschiffstypen<sup>213</sup>. Das wird bei Schichau nicht anders gewesen sein, so daß die Werft dem Torpedobootsbau nicht nur einen besonderen Nimbus, sondern auch ein finanzielles Polster zu verdanken hatte, womit man wohl auch die KAISER FRIEDRICH-Affäre überstanden haben dürfte. Aus der allgemeinen Geschichte der Schichau-Werft weiß man, daß anscheinend die Zeit vor 1914 recht profitabel war. Die Besitzerfamilie legte Gelder inflationssicher im Ausland an<sup>214</sup>.

So hatte die geplagte Werft wohl weniger mit einem finanziellen Desaster, sondern mehr mit einem peinlichen Imageverlust (wenn auch nur in einem Teilbereich) zu kämpfen. Als die Firma 1912 eine aufwendig gestaltete Festschrift herausgab, veröffentlichte sie zwar ein Foto der KAISER FRIEDRICH, erwähnte aber das Schiff nur unter seinem späteren französischen Namen, ließ dagegen den Lloyd als ursprünglichen Auftraggeber lieber unerwähnt<sup>215</sup>.

212 1896 übernahm Krupp die Germaniawerft in Kiel-Gaarden.

213 Michael Epkenhans, Die wilhelminische Flottenrüstung 1908–1914. Weltmachtstreben, industrieller Fortschritt, soziale Integration (Beiträge zur Militärgeschichte, Bd. 32), München 1991, S. 240–241.

214 Lehmann (wie Anm. 19), S. 426.

215 Schichau-Werke 1837–1912 (wie Anm. 19), S. 84–85.

Der Verkauf an die französische Reederei war deswegen geglückt, weil mittlerweile die Schiffsgrößen allgemein gestiegen waren, so daß der aufgelegte Liner nun auch für andere Fahrtgebiete interessant wurde. Das galt ebenso für die Route zwischen Europa und der südamerikanischen Ostküste. Auf dem Südatlantik besaßen um 1890 die größten Einheiten eine Tonnage zwischen 3 000 und 5 000 BRT<sup>216</sup>, und um die Jahrhundertwende war die Marke von etwa 6 000 BRT erreicht worden<sup>217</sup>. In den Folgejahren setzte sich dieser Trend fort. Eine nebenstehende Tabelle (3) beweist schlüssig, daß die in BURDIGALA umgetaufte KAISER FRIEDRICH von ihrer Größe her ganz vorzüglich ins laufende Südamerikageschäft paßte. Nicht nur die Franzosen, sondern die in diesem Fahrtgebiet führende britische Royal Mail Line sowie die ebenfalls bedeutende Hamburg–Süd hatten sich um 1910 an diese Schiffsgröße heran getastet. Die niederländische Konkurrenz in Amsterdam zog kurz vor Kriegsausbruch nach.

### 8. Unter der Trikolore

Nun also führte der ehemalige Lloydampfer die französische Flagge. Als Stichtag für den Verkauf ist in der Literatur der 1. Mai 1912 überliefert<sup>221</sup>, ein Hamburger Pressebericht spricht vom 7. Mai<sup>222</sup>. Der neue Name BURDIGALA bezog sich auf das römische Bordeaux. Die Umrüstung des Schiffes zog sich noch ein wenig in die Länge, so daß man zur ersten Ausfahrt am 22. September auf den gecharterten Dampfer ATLANTIQUE der Messageries Maritimes zurückgreifen mußte. Am 5. Oktober lief die BURDIGALA aus Bordeaux zu ihrer ersten Fahrt nach Südamerika aus.

Wieweit die neuen Eigner mit dem Ankauf aus Deutschland zufrieden waren, ist nicht ganz sicher. Im November 1912 mußte wegen Reparaturen ein Ersatzschiff einspringen, und im Juli 1913 riß sich der Dampfer in Bordeaux von seinem Liegeplatz los und strandete auf einer Sandbank. Auch soll der Kohlenverbrauch hoch gewesen sein. Im November 1913 wurde BURDIGALA in Bordeaux wieder aufgelegt<sup>223</sup>. Die genauen Gründe sind unbekannt. Vielleicht lag das an der Indienststellung der ersten Neubauten, vielleicht an einer wirtschaftlichen Flaute im Fahrtgebiet. Auch die Hamburg–Süd erlitt 1913 auf dem Südatlantik einige Einbußen<sup>224</sup>.

216 Tabelle in Kludas, Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 1 (wie Anm. 2), S. 212 - 213.

217 Tabelle ebd. Bd. 2 (wie Anm. 2), S. 219.

218 Angaben als deutsches Schiff. Die Daten unter französischer Flagge können sich geringfügig geändert haben.

219 AMAZON, ARAGUAYA, AVON, ASTURIAS, ARLANZA, ANDES, ALCANTARA, ALMANZORA.

220 DESEADO, DEMERARA, DESNA, DARRO, DRINA.

221 Kludas, NDL Bd. 1 (wie Anm. 2), S. 66.

222 Hamburger Fremdenblatt, 12. 5. 1912.

223 Lamb (wie Anm. 2), S. 17; vgl. Adam (wie Anm. 200), S. 357.

224 Kludas, Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 3 (wie Anm. 2), S. 228. Demnach beförderte die Hamburg–Süd 1911 44988, 1912 82072, 1913 aber nur 58188 Zwischendeckspassagiere.

1912 war von der Sudatlantique ein Neubauprogramm in Angriff genommen worden, und im Herbst 1913 stellte die Reederei das erste Schiff, den Dreischornsteiner LUTETIA<sup>225</sup>, in Dienst. Die Bauwerft, Penhoet in St. Nazaire, war die erste Adresse des französischen Großschiffbaus. Die bereits erwähnte Compagnie Générale Transatlantique (C.G.T.), ließ über Jahrzehnte hinweg dort die »Crème de la Crème« ihrer Ozeanriesen für den Liniendienst erbauen, bis hin zur NORMANDIE (1936) und der auch den Bremerhavenern als Gast geläufigen FRANCE (1962, 1979–1980 bei der Hapag-Lloydwerft zur NORWAY umgebaut)<sup>226</sup>. So gesehen, war die Sudatlantique sicherlich gut beraten, den ersten Dampfer der Serie bei Penhoet in Auftrag zu geben. Zwei weitere Schiffe, die ebenfalls im Herbst 1913 in Fahrt gesetzte GALLIA und die erst 1920 fertiggestellte MASSILIA<sup>227</sup> entstanden aber am Mittelmeer und zwar bei Forges et Chantiers de la Méditerranée in La Seyne bei Toulon, eine Werft, die auch seit 1857 die Messageries Maritimes mit Neubauten immer wieder beliefert hatte<sup>228</sup>. Ein viertes geplantes Schiff, die GERGOVIA<sup>229</sup>, kam nicht mehr zur Ausführung.

Zwischen der ehemaligen KAISER FRIEDRICH und den drei Neubauten gab es einige Übereinstimmungen im Erscheinungsbild, was sich vor allem an den jeweils drei Schornsteinen festmachen läßt. Auch waren die Abmessungen (Länge und Breite) wie auch weitere technischen Daten (Maschinenleistung und Geschwindigkeit) sowie die Kapazitäten verblüffend ähnlich, wengleich die französischen Neubauten selbstverständlich eine modernere Schiffsarchitektur besaßen, als die anderthalb Jahrzehnte ältere BURDIGALA. Hierbei ist noch anzumerken, daß gerade die künstlerisch und ästhetisch besonders sensiblen Franzosen im Schiffsdesign Deutschen und Briten oft ein wenig voraus waren. Man kann das auch bei den hier erwähnten Passagierschiffen der Sudatlantique bei genauerer Betrachtung im Detail an Fensterformen, der beginnenden Rundung der Aufbauten und an der Neigung des Vorstevens ablesen. Auch war die Maschinenanlage der drei Neubauten moderner als die der BURDIGALA, wenn auch prinzipiell ähnlich. Sie bestand aus Dreifachexpansionsmaschinen, aber mit angehängter Abdampfturbine<sup>230</sup>, die etwa seit 1910 nicht selten eingebaut wurde, um die Energie des restlichen Dampfes auszunutzen<sup>231</sup>. Ob die unkonventionelle Anordnung von Maschinen- und Kesselräumen der BURDIGALA auch bei den Neubauten praktiziert wurde, ist wegen des Fehlens von Generalplänen nicht sicher. Als

225 Lateinischer Name für das römische Paris.

226 Mehr darüber bei Duncan Haws, Merchant Fleets. French Line – Compagnie Générale Transatlantique, Hereford 1996.

227 Lateinischer Name für das römische Marseille.

228 Mehr darüber bei Haws (wie Anm. 199).

229 Lateinischer Name für ein damals bedeutendes gallisches Oppidum im Zentralmassiv.

230 Die technischen und biographischen Daten der französischen Neubauten bei Kludas (wie Anm. 189), S. 19 - 21.

231 In Deutschland nach dem System Bauer-Wach, aber auch die unglückliche TITANIC und ihre beiden Schwesterschiffe besaßen Dampfmaschinen mit Abdampfturbine.

das erste Paar am 1. Januar 1912<sup>232</sup> bestellt wurde, lag KAISER FRIEDRICH allerdings noch unverkauft in Hamburg an den Pfählen. Wieweit dennoch das einige Monate später aus Deutschland angekaufte Schiff die Neubauten beeinflusste oder nicht, muß offen bleiben. Diese Frage ist allenfalls von der französischen Forschung zu erörtern (vgl. Tabellen 4 und 5).

Tabelle 4: Die Dampfer der Cie. Sudatlantique im technischen Vergleich

Name	BRT	Länge (m)	Breite (m)	Leistung (PSi)	kn
<b>BURDIGALA<sup>233</sup> (ex KAISER FRIEDRICH)</b>	<b>12 481</b>	<b>182,9</b>	<b>19,4</b>	<b>28 000</b>	<b>19-20</b>
LUTETIA, GALLIA, MASSILIA	14 561–15 147	182,8/9	19,1/5	26 000	20/21

Quelle: Kludas (wie Anm. 6), S. 6; ders. (wie Anm. 188), S. 19 - 20.

Tabelle 5: Die Dampfer der Cie. Sudatlantique im Kapazitätsvergleich

Name	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	Zwischendeck	Besatzung
<b>BURDIGALA<sup>234</sup> (ex KAISER FRIEDRICH)</b>	<b>400</b>	<b>250</b>		<b>700</b>	<b>420</b>
LUTETIA, GALLIA, MASSILIA	300–464	106–129	80–98	600/350	410

Quelle: Kludas (wie Anm. 6), S. 6; ders. (wie Anm. 188), S. 19 - 20.

In der französischen Deputiertenkammer in Paris kam es am 6. März 1914 zur Aussprache über die Lage der Sudatlantique, die alles andere als rosig war. Vermutlich ging es dabei um staatliche Subventionen, die in der französischen Schifffahrt keine unbedeutende Rolle spielten. Die Gesellschaft hatte 1913 keinen Gewinn erzielen können, vielmehr einen schmerzhaften Aktienkapitalschnitt von 15 (das ursprüngliche Grundkapital) auf 5 Millionen Francs vornehmen müssen. In diesem Zusammenhang erfolgte die Übertragung des Betriebs der Reederei, die nach außen hin eigenständig blieb, an die erfahrene C.G.T.

Auch die BURDIGALA kam in der Debatte zur Sprache und soll – so der Bericht in der deutschen Zeitschrift »Schiffbau« – angeblich das beste und

232 Lamb (wie Anm. 2), S. 15.

233 Angaben als deutsches Schiff. Die Daten unter französischer Flagge können sich geringfügig geändert haben.

234 Dto.

rentabelste Schiff der Reederei gewesen sein<sup>235</sup>, was aber angesichts der Neubauten ein wenig fragwürdig erscheint. Der Deputierte Géo-Gerald wird in derselben Quelle wie folgt zitiert: »J'ai pris passage sur le BURDIGALA, il a admirablement navigué«<sup>236</sup>. Und der Abgeordnete Jaurès ergänzte seinen Kollegen: »Pour les passagers, ce n'est pas la nationalité d'un navire qui importe, c'est la solidité«<sup>237</sup>.

Zwar waren dies Kommentare von Politikern, die man als nautisch-technische Laien einstufen muß. Auch ist das Bestreben der deutschen Seite offenkundig, sich selbst ins rechte Licht zu rücken. Wenn aber diese Zitate authentisch sind (was anzunehmen ist), können sie doch als ein bewegendes Zeitzeugnis angesehen werden. Der zweite Debattenredner, der sozialistische Politiker Jean Jaurès (1859–1914), war ein erklärter Gegner jedweden Chauvinismus<sup>238</sup>. Auch in liberalen Kreisen Deutschlands, die nicht vom kleinbürgerlichen Nationalismus der Alldeutschen verdorben waren, genoß er Renommee<sup>239</sup>.

Zur weiteren Entwicklung der Reederei ist noch nachzutragen, daß diese 1962 ihren Betrieb einstellen und das Feld anderen französischen Reedereien überlassen mußte, u. a. den Messageries Maritimes, womit sich, historisch gesehen, ein Kreis wieder schloß<sup>240</sup>.

Die BURDIGALA wurde erst durch den ausgebrochenen Ersten Weltkrieg wieder in Fahrt gebracht und zwar im März 1915 als bewaffneter Transporter der französischen Marine. Das Schiff brachte Truppen ins östliche Mittelmeer. Reisen zwischen Toulon und Marseille nach Saloniki, aber auch ins nordafrikanische Bizerte und ein Zwischenstop in Malta sind in französischen Quellen überliefert. Im Dezember desselben Jahres kamen vier Geschütze an Bord<sup>241</sup>.

235 Schiffbau 15 (1913/1914), S. 644 - 645; vgl. Adam (wie Anm. 200), S. 358.

236 Schiffbau 15 (1913/1914), S. 644 - 645.

237 Ebd.

238 Jean Jaurès (1859–1914), ursprünglich Philosophieprofessor, 1885–1889 Abgeordneter in der Deputiertenkammer für die Linksrepublikaner, 1893–1898 sowie 1902–1914 für die französischen Sozialisten, Lit.: U. Brand, Jean Jaurès, Internationalist und Patriot, 1973; M. Gallo, Le grand Jaurès, Paris 1984; Heinz Abosch, Jean Jaurès. Die vergebliche Hoffnung, München 1986.

239 So hat der damalige politische Publizist und spätere erste Bundespräsident Theodor Heuss Jaurès in seinen Memoiren gewürdigt: »Als der Friedensfreund Jean Jaurès in einem Pariser Caféhaus von einem nationalistischen Fanatiker erschossen wurde, mußte dies uns, die wir den Mann als geistig-moralische Figur verehrten, tief erschrecken: war denn dies die Gesinnung des französischen Volkes?« (Theodor Heuss, Erinnerungen 1905–1933, Tübingen 1963, S. 198). Dieser Mord geschah am 31. Juli 1914, also unmittelbar vor Kriegsausbruch.

240 Adam (wie Anm. 200), S. 366.

241 Lamb (wie Anm. 2), S. 17; vgl. Jean Labayle Couhat, French Warships of World War I, London 1974, S. 205. Ein Foto des Schiffes beim Entladen auf Reede befindet sich bei Francis Dousset, Les Navires de Guerre Français de 1850 à nos jours, (ohne Ort) 1975, S. 344: »BURDIGALA... armé comme croiseur auxiliaire, et servant de transport en Méditerranée...«. Ferner wurden Angaben von Dr. Hannsjörg Kowark (Mühlacker) und Kapitän z. See a. D. Claude Huan (Paris) verwendet.

Das Ende des Schiffes in der Ägäis 1916 muß nun vor dem Hintergrund des von der Gesamtlage her nicht ganz unkomplizierten Kriegsgeschehens im östlichen Mittelmeer betrachtet werden. Seit Anfang November 1914, als die Türkei auf Seiten der Mittelmächte in den Krieg eintrat, war also auch diese Region zum Kriegsgebiet geworden. Italien, als einstiger Bundesgenosse von Berlin und Wien, trat im Mai 1915 auf die Seite der Entente über und befand sich fortan mit Österreich-Ungarn, später (ab August 1916), auch mit Deutschland im Krieg.

Für die Entente kam es nun darauf an, die Seeherrschaft im Mittelmeer zu sichern, und das bedeutete die Aufrechterhaltung der Route von Gibraltar über Malta zum Suezkanal, was mit Mühe gelang, auch wenn im Mittelmeer ab Februar 1917 durch die Mittelmächte der uneingeschränkte U-Bootkrieg geführt wurde.

Doch eine andere strategische Operation war im Frühjahr 1915 fehlgeschlagen, als nämlich Briten und Franzosen vergeblich versuchten, in einer großangelegten, aus Heer und Marine kombinierten Aktion die Dardanellen zu erobern. Dabei handelte es sich um die strategisch wichtige Pforte zum Marmarameer und damit zum Bosphorus, wobei die erhoffte aber nicht erreichte Eroberung Konstantinopels eine Schlüsselrolle spielte. Die Räumung der letzten Brückenköpfe erfolgte Anfang 1916<sup>242</sup>.

Bleibt nur noch ein kurzer Blick auf die Situation in Griechenland, in dessen Gewässern die Laufbahn der ehemaligen KAISER FRIEDRICH schließlich ihr Ende nahm. Dieses zunächst neutrale Land rang sehr lange um seine Stellung zu den kriegführenden Parteien. König Konstantin I., durch seine Ehefrau Sophie mit Wilhelm II. verschwägert, verfolgte mit seinem Hof eine den Mittelmächten gegenüber freundliche Neutralität. Dem stand der populäre liberale Ministerpräsident Eleftherios Venizelos (1864–1936) diametral gegenüber, der eine Kriegsteilnahme auf Seiten der Entente anstrebte. Seit Oktober 1915 befanden sich deren Truppen im nordgriechischen Saloniki, und nach einem Putsch im August 1916 war Griechenland faktisch zweigeteilt. Der ententefreundliche Teil betrachtete sich von vorne herein im Kriegszustand mit den Mittelmächten, was die umfangreichen alliierten Schiffsbewegungen in der Ägäis zusätzlich erklärt. Ein französisches Ultimatum im Frühsommer 1917 zwang den griechischen König ins Exil. Nunmehr war das Land vereinigt und schloß sich auch offiziell dem Krieg gegen die Mittelmächte an<sup>243</sup>. Die Entente hatte also schon recht bald die Neutralität Griechenlands durchlöchert und ruhte nicht, bis man das ersehnte Ziel erreicht hatte. Das lief zwar nicht so brutal ab wie der Überfall Deutschlands auf Belgien im August 1914 (entsprechende deutsche Proteste waren da eher scheinheilig), aber sehr zimperlich benahmen sich die Alliierten gegenüber Griechenland nicht. Sie

242 Neben gängigen historischen Handbüchern zu diesem Themenkomplex s. u. a. Elmar B. Potter, Chester W. Nimitz und Jürgen Rohwer, Seemacht. Eine Seekriegsgeschichte von der Antike bis zur Gegenwart, Herrsching 1982, dort vor allem die Passage über die Dardanellen (verfaßt von W. H. Russel), S. 364 - 380.

243 Pavlos Tzermias, Neugriechische Geschichte. Eine Einführung, Tübingen 1993, S. 111-123.

hatten natürlich den Vorteil, sich in Gestalt von Venizelos auf einen maßgebenden Exponenten im Lande stützen zu können<sup>244</sup>. Dessen historischer Nimbus ist bei seinen Landsleuten noch heute nicht verblaßt, denn es existiert sogar gegenwärtig (2004) ein nach ihm benanntes Fährschiff<sup>245</sup>.

Was das Kriegstheater in der Ägäis angeht, müssen auch die Kämpfe gegen die osmanischen Truppen im Nahen Osten (Palästina, Mesopotamien) in Betracht gezogen werden, für die das östliche Mittelmeer als Seeweg ebenfalls eine wichtige Bedeutung besaß<sup>246</sup>. Nicht ausschließlich im Zusammenhang mit dem Dardanellenunternehmen diente bereits 1915 der Hafen Mudros auf der seit 1913 zu Griechenland gehörenden Ägäisinsel Lemnos der Entente als Drehscheibe für den Transport von Truppen und die Rückführung von Verwundeten für den gesamten östlichen Mittelmeerraum<sup>247</sup>.

Vor diesem Hintergrund vollzog sich das Ende der BURDIGALA. Zunächst aber sei das deutsche U-Boot, das dem ehemaligen Lloydampfer schließlich zum Verhängnis wurde, kurz vorgestellt: U 73 war ein Minenleger-U-Boot (Typ UE I), das am 16. Juni 1915 bei der Kaiserlichen Werft in Danzig vom Stapel gelaufen und am 9. Oktober desselben Jahres in Dienst gestellt worden war. Das Boot (745 t Wasserverdrängung aufgetaucht, Länge 56,8 m, Breite 5,9 m) war mit insgesamt zwei Torpedorohren vorn und achtern sowie einem Geschütz (8,8 cm) bewaffnet und konnte insgesamt 38 Minen an Bord nehmen. Diese wurden nicht, wie bei späteren Typen, in schräg stehenden Schächten gelagert und von dort aus gelegt, sondern U 73 war noch mit zwei etwa horizontalen Minenrohren am Heck ausgerüstet worden, durch die der Ausstoß der Minen erfolgte.

244 Ergänzend zu Tzermias ist das nach wie vor grundlegende Werk zu nennen von Peter Graf Kielmannsegg, *Deutschland und der Erste Weltkrieg*, Frankfurt/Main 1968. Über die Situation in Griechenland s. S. 104, 114-115, 118, 365.

245 Die 1984 in Polen angefangene und schließlich 1992 in Griechenland fertig gebaute Fähre EL. VENIZELOS (38261 BRZ) der griechischen Reederei Anek Lines verkehrt zwischen Kreta (woher Venizelos übrigens stammte), dem griechischen Festland, Korfu und Triest, s. Arnold Kludas, Frank Heine und Frank Lose, *Die großen Passagierschiffe der Welt. Illustriertes Register aller 750 Passagierschiffe der Welt ab BRZ 10000*, Hamburg 2002, S. 145.

246 Potter, Nimitz und Rohwer (wie Anm. 242).

247 »By the end of 1915, the Mediterranean was crisscrossed with an elaborate network of routes for military transports and hospital ships stretching from Gibraltar, Spezia and Naples in the west to the eastern ports of Egypt, Salonika, Palestine and of course the beaches of Gallipoli. These routes all converged on the nerve centre of the operation at Mudros and if that wasn't enough, casualties would also arrive regularly from East Africa and India via the Suez Canal. After arriving the invalids were transferred to the already hard pushed military hospitals at Mudros until they could be repatriated in one of the larger hospital ships sent out from England«, s. Simon Mills, *HMHS BRITANNIC. The Last Titan*, Market Drayton 1996, S. 27. Über die Aktivitäten in Mudros finden sich in diesem Buch aufschlußreiche Bilddokumente aus dem Imperial War Museum in London (S. 29, 31, 33, 37, 38), des weiteren in einer Veröffentlichung desselben Autors über das Schwesterschiff: *RMS OLYMPIC. The Old Reliable*, Launceston 1995, S. 36-39.

Das Boot wurde durch zwei Diesel (Körting, 800 PS) und den dazugehörigen Akkus für die Tauchfahrt angetrieben, lief aufgetaucht 9,6, unter Wasser 7,6 Knoten und hatte eine Besatzung von 32 Mann. U 73 überdauerte zwar die Kriegshandlungen, wurde aber am 30. Oktober 1918 im österreichisch-ungarischen Kriegshafen Pola in Istrien (heute kroatisch Pula) von der eigenen Besatzung versenkt<sup>248</sup>, nachdem die Habsburger Doppelmonarchie die Waffen gestreckt hatte.

Unter dem Kommando von Kapitänleutnant Gustav Sieß verließ U 73 am 1. April 1916 Cuxhaven. Nach einer gefährlichen Fahrt nördlich von Schottland vorbei durch den Atlantik, die Straße von Gibraltar und das Mittelmeer erreichte das Boot schließlich den österreich-ungarischen Flottenstützpunkt in der Bucht von Cattaro (heute Kotor in Montenegro)<sup>249</sup>. U 73 lief am 22. Oktober 1916 von Pola zu einer Einsatzfahrt in die griechische Inselwelt aus. Am 27. Oktober erfolgte im Golf von Athen die Verlegung der ersten aus zwölf Minen bestehenden Sperre (Bezeichnung: Sperre 31). Zwei weitere Sperren, ebenfalls jeweils mit zwölf Minen, folgten: Am 28. Oktober Sperre 32 in der Kéos-Straße vor dem Golf von Petalioi und noch am gleichen Tag Sperre 33 zwischen den Inseln Mykonos und Tenos. Am 7. November war U 73 wieder in Pola<sup>250</sup>.

Am Nachmittag 13. November hatte die BURDIGALA Saloniki mit Zielhafen Toulon verlassen. An Bord befanden sich nur 29 Fahrgäste, was wohl die niedrige Zahl an Opfern erklärt. Um eventuellen Angriffen durch U-Boote aus dem Wege zu gehen, lief das Schiff im Zickzackkurs mit einer Geschwindigkeit von etwa 14 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> Knoten. Doch am nächsten Tag, dem 14. November, forderte Sperre 32 ihr erstes Opfer, als um 10.45 Uhr (französische Angaben sprechen von 9.30 Uhr) auf Position 37° 39' N und 26° 16' O die BURDIGALA einen Minentreffer erhielt. Die Explosion riß in die Steuerbordseite ein Loch und führte zu Wassereintrich im Maschinenraum. Zunächst betrug die Schlagseite nur 3 – 4°, und der Kapitän hoffte noch, das Schiff schwimmfähig zu halten. Doch nach 20 Minuten drang Wasser in einen Kesselraum ein, die Schlagseite nahm zu, und nach weiteren 15 Minuten sank das Schiff. Die Überlebenden wurden von einem englischen Schiff (RATTLESNAKE) aufgenommen und nach Piräus gebracht. Zwei Verletzte waren zu verzeichnen. 1919 wurde, gleichsam posthum, der Dampfer mit dem Ordre de l'Armée ausgezeichnet<sup>251</sup>.

Eine Woche nach dem Untergang der BURDIGALA, am 21. November, lief das britische Hospitalschiff BRITANNIC auf dieselbe Sperre und sank<sup>252</sup>.

248 Erich Gröner, Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. Band 3, U-Boote, Hilfskreuzer, Minenschiffe, Netzleger, Sperrbrecher, Koblenz 1985, S. 36–37.

249 Ebd., S. 33.

250 Zu dieser Unternehmung s. das offizielle deutsche Admiralstabswerk: Marine-Archiv (Hrsg.), Der Krieg zur See 1914–1918. Der Handelskrieg mit U-Booten. 3. Band. Oktober 1915 bis Januar 1917, Berlin 1934, S. 343.

251 Lamb (wie Anm. 2), S. 17. Zur Zuordnung dieses Schiffverlustes zur Minensperre s. Marine-Archiv (wie Anm. 250), S. 343, Angaben von Dr. Hannsjörg Kowark (Mühlacker) und Kapitän z. See a. D. Claude Huan (Paris).

252 Marine-Archiv (wie Anm. 250), S. 343.

Dabei handelte es sich um ein wesentlich prominenteres Schiff, über das zum Schluß einige erklärende Worte gerechtfertigt erscheinen, denn dieser Dampfer war das Schwesterschiff der unglücklichen wie legendären TITANIC. Der Liner war erst 1915 fertig geworden, da man die Erkenntnisse aus der Katastrophe vom April 1912 in einigen baulichen Änderungen berücksichtigt hatte. Die BRITANNIC kam als Lazarettschiff in Dienst. Als am Morgen des 21. November 1916 das Schiff seinen Minentreffer erhielt, befanden sich zum Glück keine Patienten an Bord, und die Räumung des angeschlagenen Hospitalschiffes vollzog sich rasch und diszipliniert, wobei aber durch einen tragischen Unglücksfall mit zwei Rettungsbooten 30 Besatzungsmitglieder ums Leben kamen.

Das Wrack der BRITANNIC wurde 1975 von dem populären französischen TV-Meeresforscher Jacques Costeau entdeckt, aber eher oberflächlich dokumentiert. 1995 untersuchte der bekannte amerikanische Ozeanograph Robert Ballard, der zehn Jahre zuvor im Nordatlantik das Wrack der TITANIC entdeckt hatte, die auf der Backbordseite liegende BRITANNIC gründlicher<sup>253</sup>. Eine ähnliche Aufmerksamkeit ist der in unmittelbarer Nachbarschaft gesunkenen BURDIGALA bis heute anscheinend versagt geblieben.

253 Mills (wie Anm. 247), S. 38 - 62.

# **Träume von einem westafrikanischen Kirchenstaat in Deutsch-Togoland: Pläne in der Norddeutschen Missionsgesellschaft 1900–1914**

Von Rainer Alsheimer

»Das Reich Gottes ist etwas Geistiges, Ewiges, aber seine zeitliche Gestaltung in der Kirche, auch in der Ewekirche, bedarf irdischer Mittel.«

A. W. Schreiber, Missionsinspektor, 9. Februar 1906<sup>1</sup>

Postkoloniale Forschungen zur deutschen Kolonialgeschichte, die mit mikro- und kulturhistorischen Ansätzen die klassischen Ergebnisse einer der Strukturgeschichte verpflichteten deutschsprachigen Historiografie überprüfen und teilweise auch korrigieren<sup>2</sup>, haben ein neues Vokabular entwickelt, um ihre Ansätze und Zielsetzungen zu imaginieren. Birthe Kundrus spricht von »Phantasiereichen« des deutschen Kolonialismus, der deutsch-englische historische Anthropologe Johannes Fabian gar von »Tropenfieber« als Zustand der Europäer bei der Erforschung Zentralafrikas.<sup>3</sup> Sensible Quellenkritik und Fokussierung auf die Menschen als Akteure der Geschichte führt dazu, dass bei genauem Hinsehen wissenschaftliche Urteile zu Vorurteilen und Fakten zu Träumen mutieren können. Hier soll am Beispiel der Landpolitik des Bremer Missionsinspektors August Wilhelm Schreiber (1867–1945)<sup>4</sup> verdeutlicht werden, inwieweit Herrschaftsträume und deren Realisierung voneinander abweichen können.

## *Vorspiel: Landerwerb in der Zeit vor der deutschen Kolonisierung*

Das Interesse am Thema entstand bei der »Feldforschung«. Drei Wochen des Frühjahrs 2002 verbrachten die Mitarbeiter des von der Volkswagen-Stiftung geförderten Forschungsvorhabens »Transkulturationen. Eine Mikrogeschichte

1 StAB 7,1025-45/2: Sicherung größeren Landbesitzes. Bremen, den 9. Februar 1906.

2 Hierzu exemplarisch: Horst Gründer: Geschichte der deutschen Kolonien. 5., verbesserte und ergänzte Auflage. Paderborn u. a. 2004. Mit neuer Bibliografie. (Erstauflage 1985).

3 Birthe Kundrus (Hg.): Phantasiereiche. Zur Kulturgeschichte des deutschen Kolonialismus. Frankfurt a. M. u. a. 2003. – Johannes Fabian: Im Tropenfieber. Wissenschaft und Wahn in der Erforschung Westafrikas. München 2002.

4 Zu Schreiber: Rainer Alsheimer und Günther Rohdenburg (Hg.): Lebensprozesse. Biografisches aus der Geschichte der NM. Bremen 2001, S. 261-262.

der NM<sup>5</sup> in Ghana. Ghana ist neben Togo einer der beiden afrikanischen Staaten, in denen das Gebiet des ehemaligen deutschen »Schutzgebietes« Deutsch-Togoland aufging. Dort versuchten sie, etwas über die afrikanischen Mitarbeiter (»Helpers«, »Assistants«) der Mission in Erfahrung zu bringen, denn – im Gegensatz zu den europäischen Missionaren – liegen über die indigenen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Norddeutschen Missionsgesellschaft (im Folgenden NM) im Archiv der NM keine Personalakten vor. Dazu besuchten sie verschiedene Gemeinden (»Congregations«) der aus der NM entstandenen *E.P.-Church* in der Volta-Region, mit der nur geringen Hoffnung, dort kollektive Erinnerungen an die Eigenen aufzufinden. Erinnerungen waren kaum vorhanden, mit einer Ausnahme: alle Gemeinden wussten, wer der Mission Land zur Verfügung gestellt hatte. Hierbei wurden oft »Trickster-Geschichten« erzählt: z. B. habe in Keta ein »Fetisch-Priester« Küstenland verkauft, von dem alle wussten, dass es im Laufe der Zeit vom Meer abgeschwemmt werden würde, oder in Ho – inzwischen »headquarter« der *E.P.-Church* – sei es gelungen, Land, das niemandem gehörte, der Mission gegen Geld zu übereignen.

Wie sich durch Recherchen im Archiv der NM feststellen lässt<sup>6</sup>, erlebten die europäischen Missionare dies anders. So findet sich in den Erinnerungen des Missionars Gottlob Däuble eine Erzählung, in der es um einen Streit über Missionsland in vorkolonialer Zeit geht. Das Land war längere Zeit ungenutzt liegen geblieben und wurde nun von einem Afrikaner, dessen Felder daran angrenzten, als Eigentum beansprucht. Präses Däuble musste den Streit durch den afrikanischen Häuptling Tenge entscheiden lassen. Es ging für ihn zwar gut aus, aber er musste sich einem demütigenden Prozess nach afrikanischem Recht unterwerfen.<sup>7</sup>

Meist scheint Landerwerb jedoch durch Bitten und Feilschen bewerkstelligt worden zu sein. In den Briefen des Missionars Louis Birkmaier aus Anyako an den Missionsinspektor Zahn in Bremen aus dem Jahre 1872 stehen folgende Passagen:

(15. 2. 1872): »Von einem Ältesten habe ich am 19. 1. 1872 ein großes Stück Land gekauft. Er ist in Not und diese bricht auch Eisen bei den Negern. Früher hätte er 30 Dollar verlangt, nachher plagte er mich wieder, ich solle Land von ihm kaufen. ... Ich ließ mir das Land zeigen, da es aber einen Schwanz an meinem gebildet hätte, so sagte ich ihm, das will ich nicht, sondern das an das Neugekaufte angrenzende.«

5 Hierzu: Rainer Alsheimer: Transkulturationen. Ein Forschungsprojekt über das Entstehen von Räumen zwischen den Kulturen. In: *Impulse der Forschung*. 1/2003. Universität Bremen, S. 20 - 23.

6 Das Archiv der Norddeutschen Mission befindet sich als Depositum im Staatsarchiv Bremen. StAB Bestand 7,1025. Hierzu: Rainer Alsheimer: Mission, Missionare und Transkulturalität. Die NM und ihr Depositum im Bremer Staatsarchiv. In: *Jahrbuch für Volkskunde*. Neue Folge 23, 2000, S. 189 - 240.

7 Gottlob Däuble: Erinnerungsblätter eines alten Ewe-Missionars in Togo, Westafrika 1886 – 1914. Bremen: Verlag der NM. (= Bremer Missionsschriften, Neue Reihe 11). Hier: S. 33.

(8. 8. 1872): »Soeben habe ich nun wieder einen Handel abgeschlossen. Die Familie Akagbo kam unversehens in Not. Ein Knabe hat ein Fetischweib geschlagen und die Familie wurde um 100 Schilling bestraft. Nun kamen sie schon einige Tage und wollten Geld. ... [ich] machte sie auf den einstigen Weg, den wir gegangen, aufmerksam, nämlich Land zu verkaufen. Ich übernahm nun wieder ein großes Stück, in derselben Richtung und angrenzend mit den zwei letztgekauften Stücken.«

(4. 11. 1872): »Das Land welches wir gekauft, liegt im Nordosten der Station, und ist wohl zweimal soviel als das ganze alte Gehöfte. Ich freue mich recht, als ich gestern in einem alten Protokoll der Brüder las ›Land ist keines zu bekommen‹, dass das heute anders geworden ist.«<sup>8</sup>

Es finden noch weitere Quellen, die belegten, dass Notsituationen der Afrikaner ausgenutzt wurden, um das Land der Missionsstation zu vergrößern. Jedoch handelt es sich in der vorkolonialen Zeit offensichtlich um mehr zufällige »Schnäppchen«, die einzelne Missionare erwarben und die das Missionsgelände arrondieren sollten. Regelfall war die Schenkung von Land für Missionszwecke – etwa für den Bau von Stationen, Schulen und Lehrerwohnungen.

#### *Exkurs: Plantagenwirtschaft versus »freier« Afrikahandel*

Um die spätere Vorgehensweise der NM im Hinblick auf Landerwerb bewerten zu können, ist es erforderlich, die unterschiedlichen Positionen der deutschen Kolonialverwaltung betreffend Landbesitz von Europäern und Afrikanern zu verdeutlichen. Am Beispiel der Kolonien Deutsch-Südwestafrika und Deutsch-Togoland hat dies Horst Gründer ausgearbeitet. Während in Südwestafrika (heute Namibia) eine eindeutige Landpolitik im Hinblick auf Verteilung des Landes an europäische Plantagenbesitzer betreiben wurde, die verbunden war mit einer Zerschlagung von ethnischen Strukturen und Netzwerken der indigenen Bevölkerung bis hin zu dem Ethno-Genozid der Herero und Nama, konnten in Togo dank besonderer Umstände die ethnischen Strukturen – etwa die des Missionsvolkes der Ewe – erhalten werden.<sup>9</sup>

Pabst hat ausführlich dargestellt, wie die deutsche Kolonialpolitik im Falle Togos die gegensätzlichen Interessen von Plantagenwirtschaft und herkömmlichen Afrikahandel behandelte<sup>10</sup>: Plantagenwirtschaft sah vor, dass Europäer in großem Stile Land erwarben und von afrikanischen Landarbeitern bearbeiten ließen. Als Vertreter der Plantagenwirtschaft in Deutsch-Togo trat die Deutsche Togo-Gesellschaft (DTG) auf, die 1896/1897 im Auftrag eines Konsortiums von Großunternehmern<sup>11</sup> 40.000 Hektar Land im regenreichen

8 StAB 7,1025-7/7.

9 Gründer (wie Anm. 2), Deutsch-Südwestafrika S. 111-126; Togo S. 127-137.

10 Martin Pabst: Mission und Kolonialpolitik. Die NM an der Goldküste und in Togo bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges. (= Phil. Diss. Würzburg). München 1988, S. 456-511.

11 Die DTG besaß ein Kapital von 750.000, später 1 Mio. Mark. Hauptaktionäre waren Graf Hugo Sholto Douglas (Kalisyndikat), Johann Christoph Achelis

und fruchtbaren Bezirk Missahöhe erwarb. Dort eröffnete die NM 1900 mit Agu-Nyogbo eine Hauptstation und kam mit der DTG in Konflikt wegen eines Grundstückes. Die NM machte die atemberaubenden Spekulationsgewinne der DTG in Deutschland öffentlich – ein 4.000 ha großes Grundstück war innerhalb von 6 Jahren im Wert von 440 auf 220.000 Mark gestiegen und weiter veräußert worden. Eine Landkommission des Reichstags wurde eingesetzt, der auch der Bremer Missionar Heinrich Diehl angehörte und die durchsetzte, dass der inzwischen auf ca. 80.000 ha angewachsene Landbesitz der DTG 1910 durch Abtretungen an die Bevölkerung oder den Fiskus – offenbar entschädigungslos – auf 17.633 ha reduziert wurde.

Gegner der DTG waren neben der Mission die oft kleinen Handelsfirmen, die sich 1902 im Verein Westafrikanischer Kaufleute zusammengeschlossen hatten. Ihr Vorsitzender Johann Karl Josef (= I. K.) Vietor war der Mission eng verbunden. Verschiedene Generationen der Familie Vietor haben die Mission in ihrer Entwicklung maßgeblich beeinflusst – nicht nur durch Mitarbeit in der Bremer »*Comitee*« und im Vorstand, sondern besonders auch durch die Präsenz der afrikanischen Faktoreien in der Nachbarschaft der Missionsstationen. Sicher auch beeinflusst von den Vietors hatte die Mission unter ihrem langjährigen Inspektor Franz Michael Zahn – im Amt 1862–1900 – eine der DTG entgegen gesetzte Vorstellung von kolonialer Machtausübung entwickelt. Da der Handel schon in vorkolonialer Zeit eingesetzt hatte, war man gewöhnt, mit fast selbständigen Afrikanern aus dem Ewe-Volk, dem Kirchenvolk der NM, Waren auszutauschen und von ihnen Landwirtschaftsprodukte zu erhandeln. In der Konsequenz bedeutete dies, dass die Afrikaner eigenes Land in eigener Regie bewirtschaften sollten. Vietor wollte durch die Vergabe von Siedlungsland die Landarbeiter vor der drohenden Proletarisierung schützen und sie verbäuerlichen.

Die vom Verein Westafrikanischer Kaufleute und der NM vertretene Landwirtschaftspolitik wurde in Togo schließlich weitgehend zur Leitlinie der deutschen Kolonialverwaltung.

#### *Aufbruch: Plantagenland für die Norddeutsche Missionsgesellschaft*

Im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts entwickelte sich – genau zu dieser Problematik – ein Konflikt zwischen NM und deutscher Kolonialregierung, der ein Jahrzehnt andauern sollte: Denn August Wilhelm Schreiber, der damals neue Missionsinspektor (seit 1900) und spätere Missionsdirektor (1908–1914) wollte eine Form des Umgangs mit Missionsland zu praktizieren, die das aggressive und spekulative Vorgehen der Plantagenwirtschaft mit dem christlichen Konstrukt von missionarischem Bauernland für die Ewe verknüpfte.

(Norddeutscher Lloyd), H.(ermann) H.(enrich) Meier (Deutsche Bank, Norddeutscher Lloyd). Geschäftsführer in Togo und ebenfalls Aktionär: Friedrich Hupfeld. Als Tochterunternehmen wurden die Agu-Pflanzungs-Gesellschaft (Kakao, Kautschuk) und die Pflanzungsgesellschaft Kpeme (Kokospalmen, Baumwolle, Sisal) eingerichtet. Pabst (wie Anm. 10), S. 470.

Ein umfangreiches Konvolut des Archivs der NM handelt von der »Sicherung von Landbesitz und für die Gemeinden der Ewe-Kirche«. Die Datierung der dort abgelegten Archivalien umfasst die Jahre 1902 bis 1915, das heißt, der Vorgang endet erst mit dem Verlust der Kolonie Deutsch-Togo an England und Frankreich<sup>12</sup>.

Das früheste Schriftstück innerhalb des Konvoluts ist ein Gutachten des schon erwähnten Missionars Heinrich Diehl für Inspektor Schreiber in Bremen, bei dem es um den von der DTG monierten Landbesitz der Mission in Agu-Nyogbo geht:

»Was die Grenzen unseres Landes in Nyogbo betrifft, so sind dieselben geregelt. Zuerst wurde den Missionaren Spieth, Seeger und Innes 1895 [ein] 1. Stück Land gegeben, später gaben die Ältesten von Nyogbo das Stück, auf dem jetzt unsere Europäer-Wohnung steht, noch dazu ... Endlich erwarb ich im September 1899 das Stück jenseits des Baches Liato. Alle drei zusammen wurden im September 1900 durch Herrn Dr. Gruner gerichtlich bestätigt. Die Grenzen sind überall durch Stein-Zement-Pfeiler erkennbar ... Von dem Mawukpe (Gottesstein) aus wurde die Grenze angegeben. Dort hatten die Herren eine Flagge an dem dicken, wenn ich nicht irre ist es ein Brotfruchtbaum, befestigt.« (Konvolut 45/2: 19.12.02)

Fassen wir zusammen: die ersten beiden Flächen des Missionslandes wurden der Mission offensichtlich geschenkt, das letzte Stück erworben, wobei nichts über einen Kaufpreis berichtet wird. Der Landbesitz insgesamt wurde bei der kolonialen Verwaltung registriert

Drei Jahre später finden wir einen weiteren Vermerk über Landangelegenheiten in Nyogbo:

»Es hat nämlich ein Stadtteil in Nyogbo, von zwei weiteren Stadtteilen unterstützt, die neu gesetzten Grenzsteine der Deutschen Togo-Gesellschaft ausgegraben, womit sie bekunden, dass sie mit dem Vertrag, der bereits in Europa ist, nicht einverstanden sind. Dieser wurde aber von allen Ältesten der 14 Stadtteile im Beisein der Unter-Landbesitzer unterschrieben.«<sup>13</sup>

Vertragsstreitigkeiten zwischen DTG, die das Land erworben und registriert hatten, und afrikanischen Vorbesitzern führten hier offenbar zu aktivem Widerstand. Die von den Europäern gesetzten Grenzzeichen wurden in einem kollektiven Akt der örtlichen Bevölkerung entfernt und die Eingrenzung des neu verteilten Besitzes somit symbolisch gelöscht. Inwieweit diese Vorgehensweise Konsequenzen für die Grenzfälscher, so der juristische Begriff, nach sich zog, ist nicht bekannt.

Zur gleichen Zeit änderte sich die Landpolitik der NM grundsätzlich. Die Programmatik der geplanten neuen Vorgehensweise ist in der »Anlage 35« des Missionsinspektors Schreiber vom 9. Februar 1906 festgehalten. Diese

12 StAB 7,1025 - 45/2.

13 StAB 7,1025 - 3/2: 2. Quartalbericht Agu 1905.

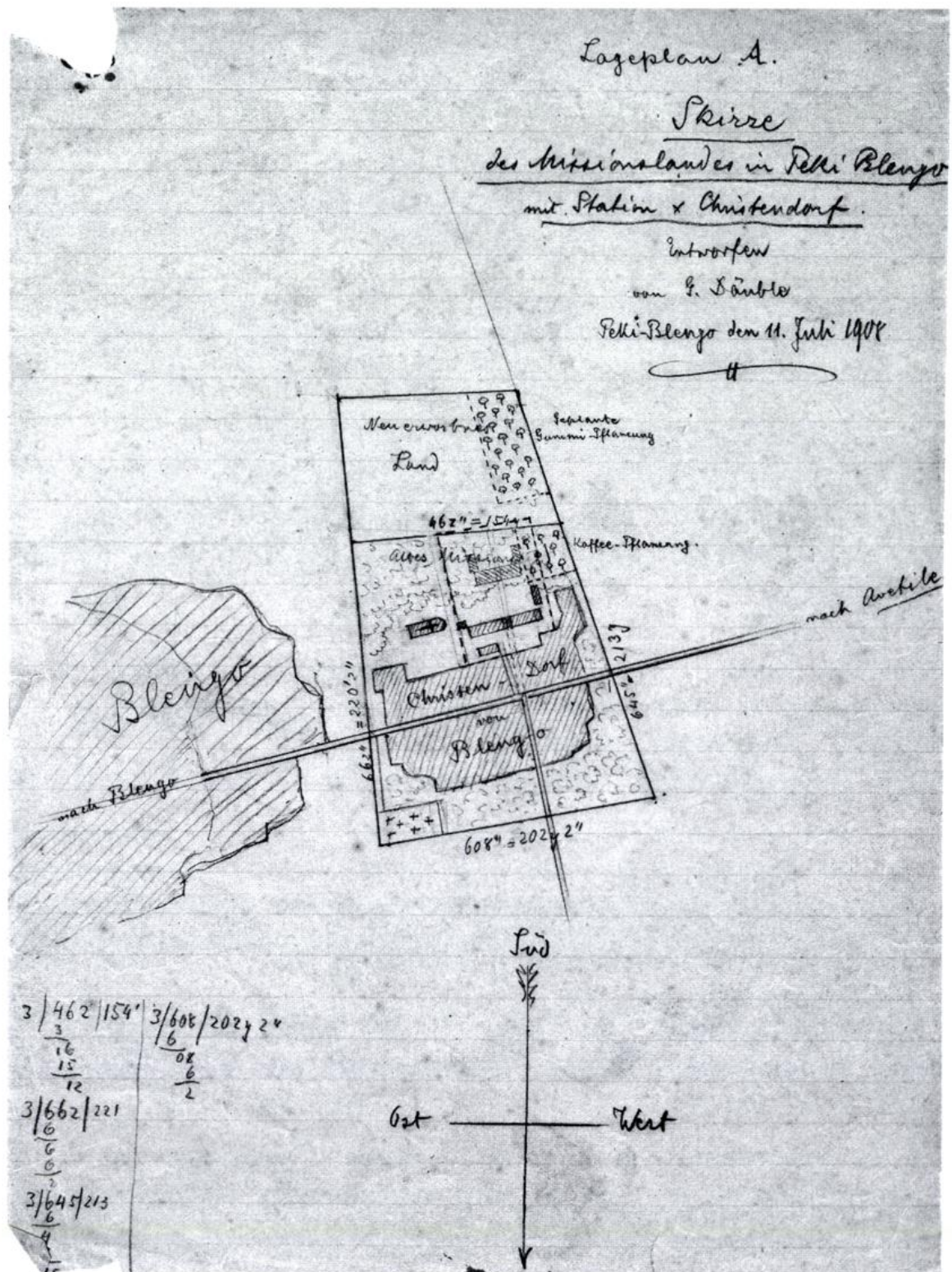


Abb. 1 und 2: Skizzen der Missionsstation in Peki Blengo aus den Jahren 1908 (Abb. oben) und 1911 (Abb. rechts), verfertigt von Präses Gottlieb Däuble.



trägt die Überschrift »Sicherung größeren Landbesitzes« und ist als Rundschreiben an die Stationskonferenzen der Missionsstationen Lomé, Keta, Agu, Amedzowe, Akpafu und Ho gerichtet, wo sie gemäß der eingefügten Datumsangaben zwischen 27. Februar und 25. April kursierte. In insgesamt sieben Punkten wird die Strategie erläutert:<sup>14</sup>

»1. Unsere Arbeit hat offenbar neben der inneren Befestigung unserer Gehülfen und Gemeinden augenblicklich ganz klar die Doppelaufgabe ins Auge zu fassen: Ausdehnung und Verselbständigung. Zur Ausdehnung treiben das Verlangen der Leute, die kulturelle Erschließung des Landes und die katholische Konkurrenz. ... Die Ausdehnung der Arbeit muss daher unbedingt unter den Gesichtspunkten erfolgen, dass eine Verselbständigung der Arbeit ermöglicht wird. Hierzu ist Landbesitz ein sehr wesentlicher Faktor.«

Wenn wir die Karten und Pläne der Missionsstationen der kolonialen Phase betrachten, so erkennen wir sofort die Veränderungen gegenüber der Anfangszeit der Mission. Neben Missionshaus und Schule treten nun Nebengebäude wie Lehrerwohnhäuser, Ställe für Kleinvieh und Vieh, aber vor allen Dingen: Siedlungs- und Plantagenland für die Mitglieder der Kirchengemeinde. Die rasante Planung einer Missionsstation auf die doppelte Fläche zeigen die beiden von Präses Gottlieb Däuble verfertigten Skizzen der Missionsstation in Peki Blengo aus den Jahren 1908 und 1911 (Abb. 1 und 2), wobei nicht mit Sicherheit zu belegen ist, ob beide Planungsstufen realisiert wurden.<sup>15</sup>

Wir erkennen auf dem Plan von 1908 (Abb. 1.) neben dem alten Missionsgelände das Christendorf, eine Kaffeepflanzung und eine geplante Gummipflanzung. Das neu erworbene Land auf dem Plan von 1911 dient offensichtlich zur Arrondierung der Plantagenflächen.

Zielstrebig sollte die Aussiedlung der afrikanischen Christen aus ihren Heimatgemeinden betrieben werden. Die Ansiedlung auf Missionsland zeigt – wie schon angedeutet – Parallelen zu dem gleichzeitig in Deutschland entstehenden Arbeiter-Wohnsiedlungsbau im Umkreis von Fabriken und agrarischen Großbetrieben. Auch die Bremer »Heimatmission« stellte für Arbeiter Wohnraum zur Verfügung. Schreiber erwartete durch die Landarbeit der Gemeindemitglieder zum einen eine »Verselbständigung der Arbeit«. Er wusste jedoch auch, dass durch diese Maßnahmen sich die Abhängigkeit der Mitglieder der Missionskirchen gegenüber ihrer Institution vergrößerte. Die Gehilfen und Lehrer unterlagen einer strengen Kontrolle durch die in direkter Nachbarschaft lebenden Missionare. So waren sie nicht nur der Macht der kolonialen Verwaltung ausgeliefert, sondern standen zusätzlich unter der Kuratel der rigiden Kirchenordnungen.<sup>16</sup>

14 StAB 7,1025 - 45/2: Anlage 35 vom 9. Februar 1906. Unterstreichungen im Original.

15 StAB 7,1025 - 45/1: Stationspläne.

16 Ein Schwerpunkt der ghanaischen Kritik an der Mission betrifft »Oburoni Kurom« (»White man's town«), das heißt die Bestrebungen eigene Christendörfer aufzubauen und die Christen dadurch ihrer indigenen Kultur zu entziehen. Vgl. Harris W. Mobley: *The Ghanaian's Image of the Missionary. An Analysis of the Published*

In grandioser Überschätzung der Missionstätigkeit der NM in Westafrika vergleicht Schreiber diese mit der mittelalterlichen Missionierung Deutschlands und ist bereit, Lehren aus der Geschichte zu ziehen:

»2. Die alte Missionsgeschichte Deutschlands zeigt, dass man damals für die Bistümer, Klöster und Kirchen großen Landbesitz gesichert hat, durch den die Existenz der Gemeinden und Pfarreien bis auf unsere Tage äußerlich in den meisten Gegenden unseres Vaterlandes gesichert ist. Wo blieben wir, wenn alles durch Geld und Spenden aufgebracht werden müsste? Wie mancher Verkauf von Kirchenländereien hat die wertvollsten Erträge gebracht. Wir wollen aus der Geschichte lernen.«<sup>17</sup>

Die mittelalterliche Vorstellung von der Kirche als Feudalherr und Landbesitzer wurde unreflektiert in die Zeit des deutschen Imperialismus übertragen und nach Westafrika transloziert. Für Schreiber wird Landbesitz, aus dem Gewinn gezogen werden soll, zur fixen Idee. Selbst der schnellen Spekulation wird in diesem Zusammenhang das Wort geredet. Offensichtlich hat der Gewinn der DTG Schreiber so aus dem Gleichgewicht gebracht, dass er raschen Landerwerb für dringend notwendig ansah:

»3. Die schnelle Lieferung größeren Landbesitzes wird durch die überraschende Erschließung Togos zur dringenden Notwendigkeit. Jetzt ist Land noch verhältnismäßig billig und leicht zu haben. Welche Vorteile sind uns in Lomé entgangen und welche Schwierigkeiten machte der Erwerb des Kirchengrundstückes. Der von mir in Agome Palime erworbene Platz konnte für 1.000 M verkauft werden. Bruder Pfisterer tut sehr wohl, wenn er in Atakpame zugreift.«<sup>18</sup>

Widersprüchlich wirkt der nächste Absatz, in dem Landspekulation verworfen wird, Spekulationsgewinne aber als »glückliche Fügung« angesehen werden – oder handelt es sich dabei um Ironie?

»4. In Landspekulationen hat sich die Mission natürlich nicht einzulassen, es ist vielmehr eine glückliche Fügung, wenn gelegentlich ein günstiger Verkauf stattfinden kann. Was aber klar ins Auge gefasst werden sollte, ist der Erwerb von Ländereien für Kirchen- und Schulzwecke ...«<sup>19</sup>

Worauf schon der 1. Abschnitt anspielte – zu Ende des 4. wird es präzisiert: nämlich dass der Landbesitz zur Durchsetzung der strengen missionarischen Arbeitserziehung dienen soll. Plantagenarbeit wird als Mittel zur »Verfleißigung«<sup>20</sup> der Afrikaner verstanden, die Missionskirche sieht sich als christlich-erziehenden Arbeitgeber:

Critiques of Christian Missionaries by Ghanaians, 1897–1965. Leiden 1970 (= Studies of Religion in Africa, 1), S. 73–79.

17 StAB 7,1025–45/1: Anlage 35 vom 9. Februar 1906.

18 Ebd.

19 Ebd.

20 Vgl. Rudolf Schendas klassischen Aufsatz: »Die Verfleißigung der Deutschen«. Materialien zur Indoktrination eines Tugend-Bündels, in: Volkskultur in der Moderne. Reinbek bei Hamburg 1986, S. 29–32.

»... Trotz aller Schwierigkeiten und ungeachtet unserer ersten Aufgabe durch die Predigt des Evangeliums die Ewer zu Christo zu führen, also religiös und sittlich zu heben, zu bekehren, darf die Erziehung zur Arbeit nicht außer Acht gelassen werden. Indirekt geben wir dazu schon manche Gelegenheit, wir sollten aber mehr als bisher auf direkte Einwirkungen in diesem Sinne bedacht sein.«<sup>21</sup>

Abschließend behandelt Schreibers Traktat die rechtlichen Randbedingungen, etwa mit dem Hinweis, dass »alles ordentlich und ehrlich zugehen« müsse und dann für die Mission preiswerten Landgewinn bringen könne:

»5. Die gesetzlichen Bestimmungen über den Landerwerb müssten natürlich peinlich inne gehalten werden. Es muss alles ordentlich und ehrlich zugehen. Wenn den Leuten das Verständnis dafür aufgeht, dass der Ertrag dieser Ländereien ihnen selbst zu Gute kommen soll, so überreichen sie vielleicht das Land umsonst oder mindestens sehr billig, während die Mission die Kosten bei der Behörde zu tragen hätte.«<sup>22</sup>

Er schließt aus, was sicher auch möglich gewesen wäre, nämlich Land direkt an die afrikanischen Kirchengemeinden zu übertragen, da er deren Abhängigkeit von der Mission dauerhaft erhalten möchte, seine Formulierung klingt heute zynisch und arrogant:

»6. Rechtsträgerin des gesamten Besitzes müsste natürlich die Mission sein. Die Gemeinden sind noch keine Rechtspersönlichkeiten und müssen außerdem noch für lange Zeit hinaus in Abhängigkeit von der Mission bleiben.«<sup>23</sup>

Die Schlussformulierung schließlich lässt an eine Verschwörung denken. Das Vorhaben Landgewinn sollte mit Diskretion durchgeführt werden:

»7. Es dürfte geraten sein, diese Aufgabe in der Stille in Angriff zu nehmen.«

August Wilhelm Schreiber hatte mit seinem Manifest zur »Sicherung größeren Landbesitzes« von 1906 seine kolonial-missionarischen Träume in Worte gegossen. Taten sollten umgehend folgen, auch wenn er später bemerkte:

»Die Missionare haben diesen meinen Plänen gegenüber deshalb eine skeptische Stellung eingenommen, weil sie befürchteten, dass die Eingeborenen nicht leicht für diesen Plan zu gewinnen sein würden und auch später bei der Bearbeitung der Ländereien Schwierigkeiten machen könnten.«<sup>24</sup>

Im Umkreis von verschiedenen Stationen fanden nun Landkäufe und -schenkungen statt, die jeweils dem Zwecke dienten, afrikanische Kirchengemeinden neu in der Nähe der Missionsstationen oder von Kirchplätzen

21 Wie Anmerkung 17.

22 Ebd.

23 Ebd.

24 StAB 7,1025 - 42/2: Schreiber an Wirkl. Geheimen Legationsrat von König zu Berlin, Bremen, 17. März 1913.

anzusiedeln: in Peki, in Ve,<sup>25</sup> in Atakpame, in Blengo und Dzake – jedes Mal verbunden mit Feilschen um Preis und Kosten. In Atakpame wurde – in Konkurrenz zu Bauaktivitäten der DTG oder der »Baumwoll-Gesellschaft«, die eine Dampfmaschine aufstellen wollte – Land für eine Ölpalmen-Plantage erworben. Ab Dezember 1907 häuften sich die Übersendungen von Landurkunden nach Bremen.<sup>26</sup>

Aber der Landerwerb geriet bald ins Stocken. Präses Däuble meldete mit Schreiben vom 12. Februar 1908 an den Inspektor:

»gegen größeren Grundbesitz erheben sich bereits Schwierigkeiten sowohl von Seiten der Eingeborenen, als auch der Regierung ... Stammes- und Ortsgemeindeland gibt es nicht sehr viel, fast alles ist Familien- und Privatbesitz geworden. Davon schenken aber die Eingeborenen nicht gern viel her ... Gewöhnlich schenken sie ja das nötige Land uns gerne aus Interesse für die Schule und aus Liebe und Freundschaft für uns Missionare. Über diesen nächstliegenden Zweck hinaus noch mehr Land zu erhalten wird uns an manchen Orten, aber nicht überall gelingen ... Auch die deutsche Regierung sieht es nicht gern zu sehen, wie mir scheint.«<sup>27</sup>

Auch Missionar Hermann Schosser berichtete am 4. Dezember 1908 zum gleichen Thema:

»Die Landkäufe machen ungeahnte Schwierigkeiten. Die Leute wollen, nachdem die Häuptlinge genaue Instruktionen von der Regierung erhalten haben und die Landkommission gründliche Arbeit tut, kein Land mehr hergeben, oder nur zu hohen Preisen. Wir haben schon ziemlich den Anschluss verpasst ... Unsere Christen sind vielfach keine Landbesitzer, da Land eben nicht der kleinen Familie gehört, sondern den Sippen (Verwandtschaften). Zu verfügen hat darüber das Oberhaupt der Sippschaft, alle ändern dürfen auf dem Land Plantagen anlegen etc., aber nur das Oberhaupt hat das Recht etwas zu veräußern und zwar jetzt nur, wenn die anderen Glieder keinen Widerspruch erheben.«<sup>28</sup>

25 Die Christengemeinde von Ve siedelte Ende 1905 aus einem Christendorf, das offensichtlich ungünstig gelegen war – zu tief gelegen und deshalb ungesund, zu weit weg von der Straße – nach kurzer Verweildauer um und wurde dabei von der Mission unterstützt. Man hatte offensichtlich die erste Ansiedlung zu hastig realisiert. Missionar Ernst Bürgi bemerkt hierzu: »Immerhin ist es eine Mahnung, künftighin bei der Anlage eines Christendorfes vorsichtig zu sein und alle hierbei in Betracht kommenden Faktoren wohl zu prüfen, denn eine solche Umsiedlung, nachdem man schon eine größere Kirche gebaut hat, ist nicht mehr so leicht, auch wenn die Hütten der Neger bald hergestellt sind.« StAB 7,1025 - 45/2. Amedzowe, den 20. November 1905.

26 Lomé meldete 8 gerichtlich beglaubigte Landurkunden und 12 Grundbesitze, die noch nicht beglaubigt waren, ein ähnliches Ergebnis konnte Amedzowe vermelden: 11 und 18, Agu: 20; Peki: 7 und 7; Keta: 9 und 1.

27 StAB 7,1025 - 45/2. Däuble an Inspektor: 12. Februar 1908.

28 StAB 7,1025 - 22/4. Schosser an den Inspektor. 4. Dezember 1908.

Die Berichte von Däuble und Schosser spiegeln die damals aktuelle Situation betreffend Landerwerb durch Europäer in Deutsch-Togo. Unter Federführung des Gouverneurs Graf Julius von Zech (1905–1910) bereitete die deutsche Kolonialverwaltung die Landreform von 1910 vor. Sie sollte weitgehend die Erbpacht an die Stelle des Kaufs von Grund und Boden setzen und die Besitzrechte der Togolesen sichern.<sup>29</sup>

Am 6. November 1911 erging der Erlass des »Kaiserlichen Gouvernements von Togo. J.-No 7808/11«<sup>30</sup> an die NM. Darin wurden die Bedingungen für den Landerwerb durch die Mission formuliert. Demnach bestanden von Regierungsseite keine Bedenken, dass die Mission weiterhin Grundstücke für Missionsbauten aller Art, einschließlich der benötigten Hofräume und Gärten zum Eigentum erwerbe. – Grundstücke für die Anlage von Pflanzungen und Farmen aber hätte die Mission von den Eigentümern grundsätzlich zu pachten. Die Kauffläche wird für die nächsten 30 Jahre bis auf höchstens 200 ha Farm- und Pflanzungsland in den fünf Missions-Bezirken beschränkt. Die Mission sollte eine entsprechende Erklärung abgeben. Schreiber war empört, noch ein Jahr später schrieb er an Gottlob Däuble, den Präses der NM in Togo:

»Die Erklärung Herrn von Doerings [Vizegouverneur von Togo], die Regierung werde überhaupt die Genehmigung zur Erwerbung von Pflanzungsland versagen, wenn unsere Mission die gewünschte Erklärung nicht abgebe, zeigt deutlich die Stellung der Regierung, die ich bis aufs letzte und mit allen Mitteln zu bekämpfen entschlossen bin.«<sup>31</sup>

Als letzte Festsetzung der Kolonialregierung legte der Erlass fest: Grundstücke für die Christenansiedlungen müssten seitens der eingeborenen Christen von ihren »Stammesgenossen« auf eigene Rechnung und nach eigenem Ermessen erworben werden.

Schreiber versuchte mit Intrigieren bei der Berliner und der togolesischen Kolonialverwaltung den Erlass zu umgehen. Sein Hauptargument war, dass die Mission das Land zur wirtschaftlichen Sicherung künftiger Ewe-Gemeinden kaufen wolle, die z. Z. noch nicht rechtsfähig seien. Hierzu schrieb Vizegouverneur von Göring am 23. 12. 1912 an den Vorstand der NM in Bremen:

»Der von dem verehrlichen Vorstand vorgeschlagene Weg der Trennung des Grundeigentums in privates und in solches, welches sie als Patron für die Gemeinde besitzt, erscheint deshalb nicht gangbar, weil sich eine solche Trennung nicht fassen lässt. Die Norddeutsche Mission würde das gesamte Land als unumschränkte Eigentümerin besitzen und die Katholische Mission würde dann sicherlich die gleichen Ansprüche stellen.«<sup>32</sup>

29 Gründer (wie Anm. 2), S. 135 f.

30 StAB 7,1025 - 45/2. Abschrift für Bremen. Lome, den 6. November 1911.

31 StAB 7,1025 - 45/2. Schreiber an Herrn Präses Däuble, Bremen, den 24. Oktober 1912.

32 StAB 7,1025 - 45/2: Kaiserliches Gouvernement von Togo. Lome, den 23. Dezember 1912.

Hier wurde von der Kolonialverwaltung ein Gegner der NM benannt. Schließlich es ging Schreiber auch darum, die Konkurrenz mit der katholischen Mission (Steyler Mission) zu bestehen, die seit 1892 ebenfalls in Togo arbeitete. Die Katholiken hatten in Lomé eine Ausbildungsstätte für Handwerker eingerichtet. Nach seiner Meinung sei es eine angemessene Reaktion der NM, die bäuerliche Ausbildung im Sinne der protestantischen Arbeitserziehung zu übernehmen und eine Ackerbau-Schule zu gründen. Er feilschte trotz des Kaufverbots der Regierung mit einem Plantagenbesitzer um den Pacht- oder Kaufpreis einer Großplantage von ca. 150 ha in Wuame im Bezirk Missahöhe. Diese Kakaofarm fiel aber nach langen Verhandlungen als Pachtland an die Katholiken, da diese bereit waren höhere Pacht zu zahlen als die NM.<sup>33</sup>

Schreiber erhielt auch bei der Kolonialverwaltung weiterhin Abfuhren. Schließlich schrieb er – sich Unterstützung erhoffend – an den Deutschen Missions-Ausschuss, die Dachorganisation der evangelischen deutschsprachigen Missionen. Er bemerkte dabei, dass die Kolonialregierung sehr wohl die »Machtgelüste der Kirche« erkannt habe und die Mission in ihre Schranken weisen wolle (7. 11. 1912):

»Nach einer Unterredung, die der Unterzeichnete gelegentlich der Tagung der Deutschen Kolonial Gesellschaft in Hamburg mit dem bisherigen Gouverneur Graf Zech hatte, dürfte die Regierung unseren Forderungen energischen Widerstand entgegen stellen. Graf Zech sagte zu mir, die Regierung wünsche nicht, dass die »tote Hand« [= die Kirche] die größte Grundbesitzerin im Lande würde und dass später der Regierung der Vorwurf gemacht würde, sie sei den Machtgelüsten der Kirche nicht rechtzeitig genug entgegen getreten. Herr von Döring scheint ebenso zu denken und ich glaube, dass Graf Zech auch jetzt noch in Berlin Einfluss hat.«<sup>34</sup>

Mehrere Missionsgesellschaften teilten mit, dass ihnen das Modell des Plantagen- und Gemeindelandes in Besitz der Mission nicht sinnvoll erscheine. Lediglich bei der Basler Mission in der Nachbarregion, der englischen Goldküste, war das von Schreiber angestrebte Modell realisiert worden. Deren Stellungnahme lautete:

»An der Goldküste haben wir allerdings bisher die Grundstücke, auf denen die Christendörfer angelegt wurden, als Missionseigentum erworben. Dafür waren allemal nur wenige Pfund nötig; aber die Bearbeitung des dazu gehörigen Ackerlandes hat man den Gemeinden überlassen. ... Dass wir diese Grundstücke als Missionseigentum erwarben, hat seinen Grund darin, dass wir uns gern das Eigentumsrecht sicherten, um in der Lage zu sein, die notwendige Disziplin durchzuführen und schlechte Elemente nötigenfalls aus dem Christendorf ausweisen zu können. Es

33 StAB 7,1025-45/3: Briefwechsel des Plantagenbesitzers Diedrich Olfenius aus Lobberich (Rheinland) mit Missionsdirektor Schreiber. Gutachten zur Plantage. Ca. 50 Blatt. 9. Dezember 1913 bis 9. April 1914.

34 StAB 7,1025-45/3: Schreiber an Deutschen Missions-Ausschuss, 7. November 1912.

ist also nicht ein wirtschaftlicher, sondern ein disziplinarer Grund, der uns heute noch zur Festhaltung dieses Systems veranlasst.«<sup>35</sup>

Dies hatte Schreiber schon im ersten Absatz seiner Anlage 35 angedeutet, jedoch immer mehr in den Hintergrund seiner Argumentation verdrängt. Und wir finden uns wieder am Beginn dieses Diskurses. Missionarischer Landbesitz sollte die Herrschaft über das Kirchenvolk festigen, die Macht über die Untertanen der Mission vergrößern und verstärkt Möglichkeiten zu Zwang und Gewalt eröffnen. Pietistische Pädagogik in all ihrer Rigidität sollte ausgeübt werden können. Diese »veraltete« Vorstellung von Missionstätigkeit wurde von der Halleschen Mission (D. Haussleiter) energisch kritisiert:

»Wo die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes, zumal bei einer dichten Bevölkerung, so weit fortgeschritten ist wie in Togo, dürfte die mittelalterliche Kirchengründung in Deutschland kaum als Parallele angezogen werden ... Der Mission unter einem ackerbauenden Volke kann es genügen, für ihre Hauptstationen soviel Land zu erwerben, als zum Unterhalt von einer Europäerfamilie nötig ist.«<sup>36</sup>

Theodor Öhler (1850–1915), Missionsdirektor in Basel und Vorsitzender des Deutschen Evangelischen Missionsausschusses fasste die Stellungnahmen zusammen:

»Ich fürchte, Sie werden enttäuscht sein weil wir alle darin einig sind, daß schroffes Auftreten gegen die Regierung zu vermeiden ist. Sie werden finden, daß alle Mitglieder des Ausschusses bezüglich der Notwendigkeit oder Zweckmäßigkeit größerer Gütererwerbungen eine von der Ihrigen abweichende Ansicht haben.«<sup>37</sup>

Trotz dieser politischen und aus den deutschen Missionen formulierten Widerstände gegen seine Landpolitik versuchte Schreiber weiterhin, seine Träume von einem paternalistisch-feudalistischen Kirchenstaat der Bremer Protestanten in Westafrika zu verwirklichen. Er plante unverdrossen, lebensfähige Christendörfer mit ausreichend Land zu entwickeln, die unter der Herrschaft der NM wirtschaften sollten.

Mit Schreiben vom 19. Juni 1913 wurde Missionar Hermann Schosser von Schreiber zum »Landkommissar« für das Missionsgebiet benannt. Er nahm das Amt nur mit Zurückhaltung an. Ab Spätsommer 1913 begann er, das Landvermögen der NM in Togo zu inventarisieren. Dieser Aktion entsprang eine Bestandsaufnahme des Missionslandes, auf die abschließend eingegangen werden soll.<sup>38</sup>

35 StAB 7,1025 - 45/2: Ausschuss der deutschen evangelischen Missionen. Zirkular Nr. 28. Basel, den 15. November 1912.

36 StAB 7,1025 - 45/2: zu Zirkular 28 vom 20. November 1912.

37 StAB 7,1025 - 45/2: Th. Öhler an Direktor Schreiber, 2. Dezember 1912.

38 StAB 7,1025 - 45/2: Schosser als Landkommissar, Bremen, den 19. Juni 1913; Schosser an Direktor Schreiber, Bad Schweizermühl, Maggiferienheim, den 22. Juni 1913; Schosser an Präses Däuble, Kpandu, den 13. November 1913.



Dem beigefügten undatierten »Verzeichnis der Grundstücksakten des Amedzowe-Bezirks«, welches vermutlich Ende 1913 oder im Jahre 1914 »für die Akten in Bremen« angelegt wurde, ist folgendes zu entnehmen: »1 a ist genehmigt. Stationsgrundstück. b. c. d. nicht genehmigt. Ackerland«. <sup>40</sup>

Im Klartext: selbst den 1910 zum ursprünglichen Missionsland dazu gewonnenen kleinen Grundstücken wurde die Registrierung als Besitz der Mission verweigert. Ob sie in Erbpacht bewirtschaftet werden sollten, ließ sich nicht feststellen. Ebenso wenig ist bekannt, ob die in einer anderen Karte zum »Grundbesitz der Norddeutschen Mission in Amedzowe« eingezeichnete »Elektrische Zentrale (Papiermühle!)« am »Wildbach« (= Havoe-Bach) unterhalb des Wasserfalls in der »Kaiserschluft« jemals realisiert worden ist. <sup>41</sup>

Spätestens im August 1914 endeten bekanntlich die Träume der deutschen Missionare abrupt. Danach übernahm die Mandatsmacht England die Landregistrierung um Amedzowe: Genau so zurückhaltend wie im Falle der Hauptstation in Amedzowe wurden auch die Anträge auf Landregistrierung für den gesamten Bezirk Amedzowe behandelt: von 45 Anträgen betreffend die einzelnen Gemeinden wurden nur 9 (20%) positiv behandelt. Noch Schlimmeres geschieht der Mission im Akpafu-Bezirk, der teilweise im englischen und teilweise im französischen Mandatsgebiet gelegen war: von 33 Anträgen auf Registrierung wurden nur 5 (15%) positiv beschieden. <sup>42</sup>

Missionsdirektor Schreiber konnte sich mit seiner Idee des auf Landbesitz fußenden protestantischen Kirchenstaates in Westafrika – eines propagierten hybriden dritten Raumes bewohnt von christlichen Eindringlingen und kulturell vermischten Indigenen – in seiner Zeit nicht durchsetzen, da er sie der deutschen Kolonialregierung Togos nicht vermitteln konnte und auch innerhalb der Missionare und Missionsgesellschaften keine Unterstützung fand. Kurzum: er war als Akteur der Geschichte nicht durchsetzungsfähig genug und konnte seine Träume nur fragmentarisch in die Wirklichkeit umsetzen. In der Registratur, das heißt im Archiv der NM, wirken sie zuweilen so, als seien sie damals vorhanden gewesen.

Der Fleckenteppich des von der NM erworbenen protestantischen Kirchenlandes Togo ging seit den 1920er Jahren in den Besitz der christianisierten Afrikaner über und reichte immerhin noch dazu aus, zwei autonome Presbyterianer-Kirchen in Ghana und Togo zu begründen.

40 StAB 7,1025 - 45/3.

41 StAB 7,1025 - 45/3.

42 StAB 7,1025 - 45/3: Verzeichnisse der Grundstücksakten des Amedzowe-/des Akpafu-Bezirks. Für die Akten in Bremen. o. D.

## Rezensionen und Hinweise

Balz, Hanno: *Die Arisierung von jüdischem Haus- und Grundbesitz in Bremen* (Schriftenreihe Erinnern für die Zukunft. Band 2). Bremen: Temmen 2004. 128 S.

Mit dieser Publikation, der eine Magisterarbeit im Fach Geschichte an der Universität Bremen zugrunde liegt, wird eine Lücke in der Erforschung der Verfolgungsmaßnahmen gegen jüdische Mitbürger in Bremen geschlossen. Wie auch in anderen Städten und Regionen sind die archivischen Quellen, in denen Eigentumsangelegenheiten besonders genau dokumentiert sind, inzwischen auch in Bremen aufgearbeitet und in der Öffentlichkeit bekannt geworden.

Seit der grundlegenden Studie von Regina Bruss über die Bremer Juden unter dem Nationalsozialismus sind über 20 Jahre vergangen, doch greift der Autor in seinem einleitenden chronologischen Abriss der nationalsozialistischen Judenpolitik berechtigterweise auf diese Arbeit zurück. Darauf folgend stellt er den Verlauf der Arisierung des Grundbesitzes im Einzelnen dar, wobei neben der chronologischen Entwicklung der Verfolgungsmaßnahmen, die in den Pogromen vom November 1938 einen ersten Höhepunkt erreichten, die Analyse der Positionen und Aktionen der an den Geschäften beteiligten Personen und Institutionen dargestellt werden. Dabei stellt sich heraus, dass trotz der großen Möglichkeiten, die der nationalsozialistische Maßnahmenstaat den Behörden und Parteinstanzen aller Art eingeräumt hatte, letztlich die Gegebenheiten des Marktes – der zunehmend von den als Juden verfolgten Grundbesitzern als von Aggression und Gewalt geprägt erlebt wurde – Preise und Bedingungen der Kaufverträge bestimmten.

Der Autor hat 247 Fälle untersucht, in denen in Bremen als Juden verfolgten Personen ihr Grundbesitz entzogen wurde – so die offizielle Formulierung. Darunter befanden sich 9 Schenkungen und Überlassungen, 48 Einziehungen von Immobilien durch das Deutsche Reich, vor allem aber 190 Verkäufe von Grundbesitz. Anhand der Fallakten ist der Autor Fragen nach der Höhe der Kaufpreise, dem zeitlichen Verlauf der Verkäufe und den Personen der Erwerber nachgegangen. In vielen Fällen hat er auch über die Rolle der NSDAP-Parteinstanzen und von Interessengruppen der Wirtschaft interessante Quellenbelege zusammengebracht. Mit Seitenblicken auf die Verhältnisse in anderen Städten und Regionen macht er deutlich, wie häufig die großmäuligen Parolen der Interessenten an ihrer eigenen Inkompetenz und an der Umsicht derjenigen scheiterten, die als erfahrene Kaufleute noch sehr lange in der Lage waren, für ihre wirtschaftlichen Interessen zu sorgen – auch wenn es zum Schluss nur noch darum ging, sich die Auswanderung zu ermöglichen, die das eigene Leben und das der Familie retten musste.

Wie genau der Autor die Fälle angesehen und die wirtschaftlichen Verhältnisse durchdacht hat, zeigt seine Auswahl von sieben Immobilien, deren Verkauf er im Einzelnen beschreibt. Darunter befinden sich bedeutende Objekte wie ein großes Geschäftsgebäude in der Obernstraße und Wohngebäude

minderer Art wie zwei Häuser im Schnoor, unter den Käufern treten Kaufleute, insbesondere bei geschäftlich nutzbaren Immobilien, häufig auf. In einem Fall findet sich darunter ein übel hetzender Antisemit, selten sind auch Erwerber, die bewusst zugunsten der mit ihnen befreundeten Verfolgten agieren, meist aber gewöhnliche Bürger auf der Suche nach einer lohnenden Geldanlage oder Wohnmöglichkeit. Hierbei wird deutlich, dass die seit Beginn der Wirtschaftskrise eingeschränkten Möglichkeiten der Eigentümer von Grundbesitz zur Pflege, Unterhaltung und Weiterentwicklung ihrer Ressourcen durch die Verfolgungsmaßnahmen und die schwindenden wirtschaftlichen Möglichkeiten der als Juden Verfolgten sehr verschärft wurden: Viele ehemals gut situierte Kaufleute und Freiberufler hatten bereits einige Jahre von der Substanz leben und hohe Sonderabgaben zahlen müssen, bevor sie ihren Grundbesitz veräußerten. Ob und unter welchen Bedingungen die Verkäufer den Kaufpreis tatsächlich erhalten haben und wie sie das Geld noch nutzen konnten, ist ebenfalls eine wichtige Frage.

Es ist schade, dass der Autor den Leser nicht in breiterem Maß an dem von ihm ausgewerteten Material teilhaben lässt. Wenn eine Studie, die 247 Fälle untersucht, ohne eine einzige tabellarische Aufstellung auskommen möchte, zeigen sich darin zunächst methodische Schwächen. Insgesamt gelingt es dem Autor nicht hinreichend, sein gutes Gespür für wirtschaftliche Zusammenhänge in eine überzeugende empirische Analyse umzusetzen. Auch formale Mängel verschiedener Art sind nicht zu übersehen: Die Quellenzitate sind selbst für den Eingeweihten nicht immer aufzulösen. Zudem hat der Autor sich für eine ausufernde, aber nicht wirklich konsequente Verwendung der distanzierenden Anführungszeichen entschieden: Angesichts der im Text explizit vorhandenen Überlegungen über den Sprachgebrauch des Nationalsozialismus erscheint dies als Ausflucht. Hier ist wieder einmal ein Autor von Herausgebern und Verlag allein gelassen worden.

Bettina Schleier

*Eckhardt, Albrecht und Hoffmann, Katharina (Bearb.): Gestapo Oldenburg meldet... Berichte der Geheimen Staatspolizei und des Innenministers aus dem Freistaat und Land Oldenburg 1933–1936 (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen. Band 209). Hannover: Hahn 2002. 328 S.*

Mit »Gestapo Oldenburg meldet...« liegt nach entsprechenden, bereits vor längerer Zeit erschienenen Bänden für Hannover und Osnabrück<sup>1</sup> eine dritte Edition von Lageberichten der Sicherheitsorgane des NS-Regimes für eine

1 Gestapo Hannover Meldet... Polizei- und Regierungsberichte für das mittlere und südliche Niedersachsen zwischen 1933 und 1937. Bearbeitet und eingeleitet von Klaus Mlynec. Hildesheim: Lax 1986 (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen XXXIX, Bd. 1); Gestapo Osnabrück meldet... Polizei- und Regierungsberichte aus dem Regierungsbezirk Osnabrück

Region des heutigen Landes Niedersachsen vor. Sie enthält eine nach derzeitigem Kenntnisstand vollständige Zusammenstellung der für Oldenburg überlieferten einschlägigen Polizei- und Regierungsberichte, wobei Doppelungen der verschiedentlich fast identischen Texte<sup>2</sup> dadurch vermieden wurden, dass bei nur geringfügig abweichendem Wortlaut jeweilige Ergänzungen oder Auslassungen in den einen oder anderen Text eingearbeitet und kenntlich gemacht wurden. Etwa drei Fünftel der Vorlagen für die insgesamt 42 Dokumente entstammen dem Bestand »Nachrichtendienststelle der Polizeidirektion Bremen« im Staatsarchiv Bremen, weitere zwei Fünftel Beständen des Bundesarchivs in Berlin und nur zwei Exemplare dem Bestand »Revierabteilung Idar-Oberstein« im Staatsarchiv Oldenburg; in zwei Fällen findet sich unter fortlaufender Zählung als Dokument nur ein editorischer Verweis auf den jeweils zuvor abgedruckten Bericht mit Angabe des Umfangs und Charakters der Abweichungen (Dok. 28, S. 205 und Dok. 34, S. 244). Der Zeitraum, für den diese Berichte überliefert sind und dokumentiert werden konnten, ist durch Anweisungen zentraler Instanzen des NS-Regimes bestimmt, die ab Ende 1933 eine eingehende Berichterstattung lokaler und regionaler Polizeistellen und Behörden über die Aktivitäten politischer Gegner, über die Tätigkeit konfessioneller Gruppen und über die Stimmung in der Bevölkerung anordneten, dieses ausufernde Berichtswesen nach der endgültigen Etablierung und Stabilisierung der nationalsozialistischen Herrschaft im Frühjahr 1936 dann aber für überflüssig erachteten.

Vom Titel her und auch konzeptionell nimmt der Band ganz bewusst auf die beiden früheren Publikationen Bezug, geht allerdings in der konkreten Durchführung ein gutes Stück über sie hinaus. Dies gilt zunächst einmal für die im Vergleich zu den beiden anderen Dokumentationen fast doppelt so lange einführende Textpassage (S. 12 - 66): Sie enthält zusätzlich zu komprimierten Skizzen der politischen Lage in der Region zum Zeitpunkt der nationalsozialistischen Machtübernahme, wesentlicher Entwicklungen im Berichtszeitraum sowie der organisatorischen Gliederung der Sicherheitsbehörden und der Karrieren ihres Führungspersonals recht ausführliche Informationen über die Arbeitsweise von Polizei und Gestapo im Allgemeinen und in Oldenburg im Besonderen sowie über das »Berichtswesen« und die »Gegnerbekämpfung« in jenen ersten Jahren der nationalsozialistischen Herrschaft. Außerdem wird in diesem Zusammenhang die Thematik »Schutzhaft und Konzentrationslager« und die spezifische Situation der Häftlinge in den KZs der drei oldenburgischen Landesteile (S. 59 - 66) angeschnitten, wobei jedoch unklar bleibt, inwiefern diese Ausführungen für den Umgang mit den nachfolgend abgedruckten Dokumenten bedeutsam sind.

Noch deutlicher springt der Unterschied zu den beiden »Vorläufern« hinsichtlich der hier sehr ausführlichen Kommentierung der Dokumente ins

aus den Jahren 1933 bis 1936. Bearbeitet und eingeleitet von Gerd Steinwascher. Osnabrück 1995 (Osnabrücker Geschichtsquellen und Forschungen. XXXVI)

2 Die Berichte der Gestapo dienten zumeist als zentrale Grundlage für die Regierungsberichte, in die hin und wieder aber auch weitere Informationen aus dem Behördenapparat einfließen.

Auge: Über biografische Angaben zu in den Berichten genannten Personen und die Einordnung einzelner Vorgänge in den größeren historischen Zusammenhang hinaus sind hier Verweise auf wissenschaftliche Arbeiten unterschiedlicher Provenienz (Examensarbeiten, Dissertationen, Monografien) sowie insbesondere auf zeitgenössische Zeitungsartikel zusammengestellt, in denen Vorgänge, die in den Berichten notiert wurden, aus zwar regimekonformer, aber dennoch nicht polizeilicher Perspektive gemeldet und kommentiert werden. Die beeindruckende Fülle dieser Nachweise macht deutlich, dass ungeachtet der andauernden propagandistischen Einschwörung auf die »Volksgemeinschaft« und des von den Sicherheitsorganen des NS-Regimes aufgebauten Einschüchterungsdrucks eine nur in Grenzen »gleichgeschaltete« und gelenkte öffentliche Meinung existierte, die von den Nationalsozialisten in der Phase der Herrschaftsdurchsetzung als Bedrohung ihres unbedingten Gefolgschaftsanspruchs wahrgenommen und genau beobachtet wurde. Dank dieses umfangreichen Anmerkungsapparats wird diese Dokumentation über den einer solchen Quellenedition ohnehin eigenen Wert hinaus zu einer Fundgrube von Anregungen für alle, die sich anhand zeitgenössischer Materialien ein genaueres Bild der Alltagsgeschichte der ersten Jahre der nationalsozialistischen Herrschaft machen wollen. Schade nur, dass der große inhaltliche Arbeitsaufwand für diese Edition der Lageberichte aus Oldenburg in einem deutlichen Mißverhältnis zu der offenkundig geringen redaktionellen Sorgfalt bei der drucktechnischen Umsetzung des Manuskripts steht. Fehlerhafte Querverweise, Druckfehler und unvollständige Sätze im Textteil wie in den kommentierenden Anmerkungen sollten von einem verantwortlichen Lektorat eigentlich entdeckt und korrigiert werden. Aber dies wäre zuvorderst eine Aufgabe des Verlages und weniger der Herausgeber/Bearbeiter, die sich darüber wahrscheinlich genauso ärgern werden wie der Rezensent und wohl auch viele Leser.

*Karl-Ludwig Sommer*

*Ehrhardt, Michael: »Ein goldten Bandt des Landes«. Zur Geschichte der Deiche im Alten Land (Schriftenreihe des Landschaftsverbandes der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden. Band 18 = Geschichte der Deiche an Elbe und Weser. Band I). Stade: Landschaftsverband 2003. XII und 609 S.*

*Fischer, Norbert: Wassernot und Marschengesellschaft. Zur Geschichte der Deiche in Kehdingen (Schriftenreihe des Landschaftsverbandes der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden. Band 19 = Geschichte der Deiche an Elbe und Weser. Band II). Stade: Landschaftsverband 2003. VIII und 408 S.*

Die Geschichte des Deichbaus hat in den beiden letzten Jahrzehnten bei der historischen Forschung verstärkt Beachtung gefunden, besonders regionale Studien haben die Kenntnisse erweitert. Für die schleswig-holsteinischen Marschen, für Ostfriesland und einige oldenburgische Marschen liegen Untersuchungen vor, für die Marschen zwischen Weser und Elbe bestand bisher eine

Lücke. Der Landschaftsverband in Stade hat nun ein Projekt »Kulturgeschichte der Deiche« initiiert, aus dem in den beiden hier anzuzeigenden Bänden die Ergebnisse für das Alte Land und das Land Kehdingen veröffentlicht sind. Die beiden Autoren stützen sich vornehmlich auf die reichhaltigen Archivbestände des Staatsarchivs Stade und beschränken sich bei der Darstellung nicht auf die technische Entwicklung des Deichbaus und die Geschichte der Deichbrüche und Deichverlegungen, sondern haben auch die »Rolle und Funktion der Deiche für die regionale Marschengesellschaft« (Fischer) im Blick.

Die zentrale Rolle der Deiche für die gesellschaftlichen Verhältnisse in den Marschen wird in beiden Bänden deutlich. Ehrhardt geht an das Thema für das Alte Land analytisch heran: Er untersucht die historische Bedeutung des Deiches »als Bauwerk« und »als Menschenwerk«, den Einfluss der Herrschaft auf das Deichwesen, die Rolle des Deiches für Wirtschaft, Gesellschaft und Mentalität, bietet aber auch eine Chronik der Deichbrüche mit dem Schwerpunkt auf die Zeit des 16. bis 19. Jahrhunderts und belegt die Situationen und Konflikte durch zahlreiche Beispiele aus den Quellen. Fischer stellt die Geschichte der Deiche des Landes Kehdingen überwiegend chronologisch dar mit dem Schwerpunkt im 17. bis 19. und einem Ausblick in das 20. Jahrhundert. Die Sturmflutkatastrophen von 1685, 1717 und 1825 und ihre Auswirkungen sind besonders eindrucksvoll beschrieben.

Für die Geschichte der Deiche im Mittelalter, also auch für die Anfänge des Deichbaus in beiden Marschen, ergibt sich kaum Neues. Besonders für Kehdingen fehlt es dazu an schriftlichen Quellen. Bremen ist demgegenüber mit seinen Deichrechtsquellen aus dem 15. und frühen 16. Jahrhundert in einer vergleichsweise günstigeren Situation. Weiterführen könnte hier wohl eine Zusammenarbeit mit Archäologen und Geographen.

Beide Bände sind hervorragend ausgestattet, durch Register erschlossen und reich illustriert. Auf die Listen der Wasserbaubeamten zwischen Elbe und Weser vom 17. bis 19. Jahrhundert sei besonders hingewiesen.

Das Projekt wird fortgesetzt durch Untersuchungen zum Land Hadeln und zum Land Wursten. Mit dem Land Wursten wird erstmals auch heute bremisches Gebiet berührt. Es bleibt zu hoffen, dass im Anschluss an das schon jetzt so ertragreiche Projekt auch die stadtbremischen Deiche eine ähnlich gründliche Untersuchung erfahren.

*Adolf E. Hofmeister*

*Erlay, David: Von Gold zu Rot. Heinrich Vogelers Weg in eine andere Welt. Bremen: Donat 2004. 504 S.*

*Küster, Bernd: Heinrich Vogeler im Ersten Weltkrieg (Kataloge des Landesmuseums für Kunst- und Kulturgeschichte Oldenburg. Band 21). Bremen: Donat 2004. 111 S.*

Heinrich Vogeler ist unter den klassischen Worpsweder Künstlern die sicherlich schillerndste und noch immer rätselhafteste Gestalt. Wie anders wäre es zu erklären, dass neben seinem umfangreichen künstlerischen Œuvre immer

wieder die Person des Künstlers selbst und die wechselhaften Umstände seines Lebens und seines einsamen Sterbens in der Ferne Gegenstand von Untersuchungen – und noch immer – Mutmaßungen sind.

Da die Brüche und Widersprüche in Vogelers Leben nur schwer zu fassen sind, lohnt umso mehr der Blick auf einzelne, als besonders wichtig erachtete Stationen seines Lebens. Man wird hierbei auch für Vogeler ohne weiteres den Ersten Weltkrieg, der gerade in diesem Jahr wegen der 90-jährigen Wiederkehr des Kriegausbruchs im Blickpunkt steht und dabei vielfach als das eigentliche Epochenereignis des 20. Jahrhunderts benannt wurde, als Wendepunkt bezeichnen können. Eine in Oldenburg und Worpswede gezeigte Ausstellung hat sich Vogelers Schaffen in den Jahren 1914–1918 gewidmet, der Katalog zur Ausstellung gibt die Fülle der Erkenntnisse wieder. Um es vorwegzunehmen: der Katalog, anders als viele großformatige und schwerlastige Hochglanzwerke, glänzt bei angemessen bescheidenem Format und überschaubarem Umfang mit einer vorbildlichen Bearbeitung des Themas. Dies gilt zunächst für die grafische Gestaltung, die im Wechsel von Text und stets hochwertiger Abbildung den Leser mit Werkstücken und Dokumenten durch die für Vogeler so wichtigen Kriegsjahre geleitet. Dies gilt aber insbesondere auch für den von Bernd Küster verantworteten Text. Vogelers Rolle im Ersten Weltkrieg wird zumeist mit seinem im Januar 1918 direkt an Kaiser Wilhelm II. gesandten »Märchen vom lieben Gott« in der Rolle eines entschiedenen Kriegsgegners in Verbindung gebracht. Sein Aufruf zum Frieden brachte ihn in psychiatrische Behandlung, warf ihn aus dem bürgerlichen Gleis, auf das er später nie wieder kommen sollte. Von hier aus ergibt sich eine scheinbar folgerichtige Konsequenz, die ihn über die Räterepublik, Pazifismus und Sozialismus letztlich in die Sowjetunion führte.

Die Erkenntnis, dass Vogelers Pazifismus vor allem das Ende einer Zeit schwerster innerer Kämpfe und persönlicher Desorientierungen markiert, ist ein wesentliches Verdienst von Küsters Publikation. An Vogelers Weg erscheint bei näherer Betrachtung nur wenig folgerichtig oder bewusst. Schon der Weg in den Krieg führt über eine schwere private Krise, die mehr an Überdruß, Frustration und Freitod als an künstlerische oder gar politische Auseinandersetzung erinnert. Dann erstaunt aber die ungebrochene Produktivität Vogelers selbst unter den härtesten Kriegsbedingungen an der Front im Südosten, wo er in teils idyllischen Bildern eine Kriegsrealität malt, zeichnet und dokumentiert, die noch ganz von der expressionistischen Auseinandersetzung mit dem Kriegsschrecken entfernt ist. Dass Vogeler am Ende in dem verlorenen Krieg keinen Sinn erkennen konnte – welchen auch? – und einem nicht minder persönlich definierten Radikalpazifismus anhing, lässt nicht vergessen, dass er sich zunächst als Suchender durch das Kriegserlebnis treiben ließ.

Die Komplexität der Gestalt Vogelers, die sehr vielschichtigen Gründe, die zu seiner Kriegsteilnahme, zu seinem künstlerischen Schaffen im Krieg und zu seinen Positionen nach dem Krieg geführt haben, lassen erahnen, dass auch für die nachfolgenden Stationen seines Lebens einfache Erklärungsmuster kaum ausreichen.

Während Bernd Küsters Dokumentation einen zentralen Zeitraum in Vogelers Leben eindringlich und erhellend beleuchtet, beschreibt David Erlay in

seiner Vogeler-Biographie dessen gesamten Lebensweg als Passage, als »Weg in eine andere Welt«. Hier steht weniger die Dokumentation und Bearbeitung von Quellen und Zeitzeugnissen als Beleg für einen Zeitpunkt der historischen Entwicklung im Vordergrund. Hier baut sich ein langer Erzählfluss auf. Schon allein daher sind beide Publikationen kaum zu vergleichen. Zudem ist bei Erlay sehr viel mehr von der Faszination der Gestalt Vogeler zu spüren, ausdrücklich vom magischen Ort Worpsswede die Rede.

Nach der Lektüre des Oldenburger Katalogs kommt man kaum umhin, für Vogelers Lebensweg den Ersten Weltkrieg als den entscheidenden Wendepunkt anzusehen. Er trennte Jugendstil von Expressionismus, Frieden von Krieg und die bürgerliche Welt vom sozialistischen Experiment. Man ist erstaunt, dies in Erlays Biographie kaum wiederzufinden. Fast nahtlos schließt sich an das Gold der Vorkriegsjahre der geläuterte Pazifist auf dem Weg in das Rot der Zukunft an. Von der Fülle der künstlerischen Produktivität jener Jahre ist kaum die Rede, auch die persönliche Krise nimmt nur schemenhaft Gestalt an. Ähnlich unbestimmt wie der Erste Weltkrieg werden auch Vogelers letzte Jahre in der UdSSR im Zweiten Weltkrieg behandelt. Hier entzieht sich der Autor nicht nur der Wertung, sondern auch der Darstellung. Unter dem Titel »Späte Zeit. Späte Stimmen« werden zeitgenössische Stimmen über Vogeler hintereinander abgedruckt. Der Leser muss sich aus dem gebotenen Stoff selbst sein Bild machen. Kann er dies aber? Sehr verdienstvoll und interessant ist Erlays ausführliche, flüssig erzählte Darstellung der Jahre zwischen den Kriegen. Hier hat er aus Darstellungen und Quellen reich geschöpft, bemüht, ein stimmiges Bild seines widersprüchlichen Helden zu zeichnen. Dennoch: das Buch, das von Autor und Verlag als »Collage« und »Komplexbild« bezeichnet wird, hinterlässt einen ebensolchen, im Schluss sogar unfertigen Eindruck.

Während Küsters Studie zur Erklärung des Phänomens Vogeler wichtige, neue Aspekte beisteuert, wird man Erlays Versuch einer Gesamtdarstellung als einen weiteren Beitrag hierzu bezeichnen müssen. Weitere Versuche werden gewiss folgen.

*Konrad Elmshäuser*

*Fleischer, Jürgen: Schiffbau in Bremen 1945 bis 1983. Mannheim: MetaGIS Infosysteme 2002. 343 S.*

Die Aufarbeitung der Geschichte des Schiffbaus in Bremen seit 1945 ist ein notwendiges und sinnvolles Unterfangen. Wenn dabei die Werften an der Wesermündung in Bremerhaven unberücksichtigt bleiben, so erscheint das gerechtfertigt. Und wenn der Autor seine Publikation mit der Schließung der A.G. »Weser« Ende 1983 enden läßt, so ist das eine legitime Zäsur; zumal er sich dann immer noch mit einem Zeitraum von fast vierzig Jahren zu beschäftigen hat. Das Archivmaterial für eine solche Untersuchung ist für die beiden Großwerften A.G. »Weser« und Bremer Vulkan zumindest in quantitativer Hinsicht ausreichend, bei dem 1996 in Konkurs gegangenen Bremer

Vulkan mit seinen vielen glücklicherweise geretteten Archivmetern geradezu erdrückend. Für die kleineren bremischen Schiffs- und Bootswerften allerdings sieht die Quellenlage teilweise recht dünn und desolat aus. Doch insgesamt gesehen ist eine durchaus ausreichende Materialbasis vorhanden. Ein Bearbeiter der Thematik hat sich mit Jürgen Fleischer gefunden, dem im Staatsarchiv Bremen die dort vorhandenen Archivalien zur Verfügung standen. Abgesehen von den aufgezählten Voraussetzungen sind allerdings auch gewisse handwerkliche Fähigkeiten sowie vor allem ein tragfähiges Konzept zur Bewältigung der Quellen, ihrer Aufbereitung und dem Schreiben einer Ergebnisse präsentierenden und lesbaren Darstellung notwendig. Doch an beidem mangelt es.

Fleischer erhebt den Anspruch, nicht die *Unternehmensgeschichten* bremischer Werften zu schreiben, sondern er will die *Branchengeschichte* des bremischen Schiffbaus darstellen (S. 34). Wie allerdings das letztere ohne das erstere zu bewerkstelligen ist, bleibt ein Geheimnis. Er differenziert die Darstellung der Werften nach geographischen Gesichtspunkten und behandelt zunächst die Schiffbaubetriebe südlich der Lesum (A.G. »Weser«, Adler Werft, Stephani-Werft, Atlas-Werke, Rolandwerft, Detlef Hegemann Rolandwerft und Neptun-Werft), dann die nördlich dieses Flusses gelegenen (Bremer Vulkan, Fr. Lürssen Werft, Yacht- und Bootswerft Burmester, Hermann Havighorst Boots- und Yachtwerft, Schiffswerft Rönnebeck Christian Pape, Schiffswerft Blumenthal GmbH, Fritz Oltmann Schiffswerft, Ruhrorter Schiffswerft und Maschinenfabrik GmbH sowie Karl Sarstedt Schiffswerft). Aber welchen Erkenntnisgewinn bringt diese Gliederung? Wäre es nicht sinnvoller gewesen, z. B. die Größe der Betriebe zum Gliederungsprinzip zu machen und auf die Großwerften, die mittleren und schließlich die kleinen Schiffs- und Bootswerften folgen zu lassen?

Eine gewisse Brauchbarkeit ist dem Abschnitt über die Entwicklung des bremischen Schiffbaus vom Ende des Zweiten Weltkriegs bis zur Schließung der A.G. »Weser«, also den Zeitraum von 1945 bis Ende 1983 umfassend, nicht abzusprechen (S. 160-341). Hier durchdringt der Autor den zu bewältigenden Stoff manchmal. Auch wird er insofern dem Thema gerecht, als er eine sinnvolle Periodisierung der Entwicklung der Schiffbaubranche in Bremen vornimmt. Auf die Zeit des totalen Schiffbauverbots (1945–51) folgt der erste Aufschwung mit dem Wiederaufbau der Betriebe und einem hohen Auftragsbestand (1952–59), der von der ersten Nachkriegskrise (1960–63) abgelöst wird. Der Übergang zum Sektionsbau konstituiert nach Fleischers Einschätzung die folgende Phase (1964–68), auf die ein zweiter Aufschwung mit dem Bau von Großtankern folgt (1969–77). Als vorletzte Entwicklungsphase benennt er den Zeitraum von 1978 bis 1983, den er als zweite Nachkriegskrise bezeichnet, dem die Neuordnung der bremischen Schiffbauindustrie mit der »kleinen Fusion« des Jahres 1984 als Abschluß folgt. Warum Fleischer bei dieser Branchengeschichte nicht die Jahresberichte der Bremer Handelskammer benutzt, die regelmäßig und kompetent (sicher auch parteiisch) über Entwicklung und Probleme des bremischen Schiffbaus im zurückliegenden Jahr berichten, bleibt mir unerklärlich. Allerdings wird auch die Lesbarkeit dieses zentralen Abschnittes dadurch erschwert, daß immer wieder der durch-

gehende »rote« Faden, die Stringenz der Darstellung verlorengelassen, da Fleischer belehrende Exkurse einflachtet, z. B. »Von der Bestellung bis zur Ablieferung eines Schiffsneubaus« (S. 197-199), die »Berufliche Zusammensetzung der Belegschaft einer Werft« (S. 200-202), »Kernenergie als Schiffsantrieb« (S. 241f.) Störend sind auch die fälschlicherweise als »Zusammenfassung« deklarierten oft seitenlangen wiederholenden chronologischen Übersichten über die wichtigsten Ereignisse der zuvor geschilderten Periode. Als nicht nur sinnlos, sondern ausgesprochen ärgerlich erweisen sich die vielen Wiederholungen in dem Buch. So bringt der Autor im Rahmen der Unternehmensgeschichte des Bremer Vulkan die vollständige Bauliste der von 1946 bis 1983 gebauten Schiffe (S. 115-130), unter dem Aspekt der Branchengeschichte wiederholt er dann dieselben Angaben für den Zeitraum 1978 bis 1983 (S. 303f.). Die unausgegorene Gliederung wird zum Bumerang, indem die zu jeder Werft vorgelegten chronologischen Übersichten teilweise wortwörtlich Formulierungen des jeweiligen Durchlauftextes wiederholen. Abgesehen davon können Fleischers Chronologien lediglich punktuell Fakten festhalten; die Zusammenhänge aber muß sich der Leser selber erschließen.

Während Fleischer im Durchlauftext die aus Quellen und Literatur übernommenen Angaben handwerklich sauber belegt, spricht sein Quellen- und Literaturverzeichnis (S. 342f.) allen Usancen wissenschaftlichen Arbeitens Hohn: Unter dem Oberbegriff Literatur erscheinen lediglich die folgenden Begriffe: Sachbücher (Schriftenreihen, Dissertation u. a.), Enzyklopädien und Lexika, Adreßbücher, Geschäftsberichte, Statistiken, Gesetzblätter, ohne daß Fleischer einzelne Autoren mit der Angabe von Titel sowie Erscheinungsort und -jahr nennt.

Der Forschungsstand wird insofern zur Kenntnis genommen, als Fleischer die vorhandene Literatur zum größten Teil herangezogen und ausgewertet hat. Neue Einsichten bringt Fleischers Arbeit m. E. nicht. Insgesamt handelt es sich um eine zwar fleißige, aber hilflose Arbeit, die über den Charakter eines Nachschlagewerks mit Werft-Chroniken und Schiffslisten kaum hinausgeht. Sie regt hingegen zum Nachdenken darüber an, wie ein Thema »verschenkt« werden kann. Fleischers Arbeit erscheint als Einstieg in die bremische Schiffbaugeschichte der Nachkriegszeit nur insofern geeignet, als er viele Fakten (und die dann gleich mehrmals) präsentiert, vor allem aber provoziert er durch die Hilflosigkeit seiner Darstellung zum Widerspruch und regt vielleicht Leser dazu an, es besser zu machen. Der Autor gibt Fakten wieder, an deren Richtigkeit nicht zu zweifeln ist, doch hinterfragt er kaum die Ursachen von Entscheidungen und Entwicklungen. Notwendig und sinnvoll wäre eine informative systematische Übersicht über das für eine Branchengeschichte des bremischen Schiffbaus relevante Archivmaterial gewesen. Im vorliegenden Fall ist jedoch der Autor an zu hoch gesteckten Ambitionen gescheitert. Es gibt viele Manuskripte, die nicht als Buch veröffentlicht worden sind. Warum nicht auch dieses?

*Peter Kuckuk*

*Herkommer, Hubert (Hrsg.): Das Buch der Welt. Kommentar und Edition zur »Sächsischen Weltchronik«.* MS. Membr. I 90. Forschungs- und Landesbibliothek Gotha. Luzern: Faksimile Verlag 2000. XII u. 117, LXXIII u. 319 S.

Anzuzeigen ist ein stattlicher Band, der als Kommentar und zugleich als komplette Textedition die bereits 1996 erfolgte Faksimilierung der bekannten Gothaer Handschrift aus dem Schweizer Verlagshaus in gewohnter Qualität begleitet. Die sogenannte »Sächsische Weltchronik« oder das »Buch der Welt« ist die erste im deutschen Norden aufgezeichnete Universalchronik in der Volkssprache, hier des Elbostfälischen im Dreieck Halberstadt–Magdeburg–Halle. Etwa 60 Textzeugen des Geschichtswerkes sind überliefert, vier von ihnen sind bebildet. Unter diesen vieren ist an prominenter Stelle das in der Bremer Staats- und Universitätsbibliothek erhaltene Exemplar mit unbekanntem Erwerbungsdaten (Ms. a. 33) zu nennen, das mit rund 400 Miniaturen etwa ein Drittel weniger Illustrationen als das Gothaer Ms aufzuweisen hat, es an künstlerischer Qualität aber eher übertrifft.

Der Kommentar einer Equipe von Wissenschaftlern unter der Federführung von Hubert Herkommer setzt sich mit allen einschlägigen Fragen der Handschrift und des Textes auseinander und bietet damit ein jetzt und künftig unabdingbares Arbeitsinstrument zur weiteren Beschäftigung mit dieser imposanten Nacherzählung und Deutung von Weltgeschichte nach den sechs Zeitaltern (aetates) und den vier Weltreichen, deren Abfolge in Profan- und Heilsgeschichte das Geschehen bis zum Jüngsten Tag strukturiert. Den Hauptteil des Bandes macht die Textedition aus, der – jeweils in sinnvolle Abschnitte gegliedert – eine neuhochdeutsche Inhaltswiedergabe vorangeht – eine sinnvolle Hilfe bei der Überwindung der Sprachprobleme, die das Mittelniederdeutsche bereitet.

Von der Chronik sind drei Fassungen überliefert, die Kurzfassungen A und B, die Langfassung C (und Mischfassungen, zu denen etwa die Bremer Hs. zählt). Der Gothaer Codex gibt die Version C wieder, zu der – über das Jahr 1248 hinausgehend – wohl ursprünglich auch die »Sächsische Fortsetzung« gehört, die Nachrichten bis in die zweite Hälfte des 13. Jhs. bietet. Das Fehlen dieser Fortsetzung macht den Herausgebern und Editoren des Gothaer Exemplars einige Schwierigkeiten (S. LIII). Angesichts der welfenfreundlichen Tendenz (samt Bebilderung) und der Heraushebung Magdeburgs mit seinem Erzbischof könnte das Ms. als Kopie über das Herzoghaus Braunschweig-Lüneburg durch Heirat an die sächsischen Askanier und von deren Residenz Wittenberg in die Gothaer fürstliche Bibliothek gelangt sein.

Faksimilierung und Kommentierung der Gothaer Langfassung der »Sächsischen Weltchronik« sollten insbesondere zur Weiterbeschäftigung und Neubewertung der einst als »rohe Bildchen« eingeschätzten Miniaturen in der Illustration »säkularer« Handschriften führen. Verlag und Herausgeber sind in diesen kargen Zeiten zur gelungenen Herausgabe zu beglückwünschen. Vielleicht könnte sich eine Faksimilierung des wichtigen Berliner Exemplares anschließen. Das Bremer liegt seit 1989 in einer Mikrofiche-Edition zumindest der Miniaturen vor. Vergleiche in Wort und Bild bieten sich an.

*Dieter Hägermann*

*Hoffmann, Gabriele und Schnall, Uwe (Hrsg.): Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie* (Schriften des Deutschen Schiffahrts-museums. Band 60). Hamburg: Convent 2003. 287 S.

Der Untertitel dieses Buches ist keinesfalls untertrieben. Die 1962 bei Woltmershausen gefundene und heute im Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven (DSM) ausgestellte Bremer Kogge aus der Zeit um 1380 verdient zweifelsohne diese Einordnung.

Archäologische Fundpublikationen sind in ihrer Abwicklung häufig keine Sache von Jahren, sondern von Jahrzehnten, bis nach dem ersten Spatenstich alles aufgearbeitet und in der notwendigen Ausführlichkeit und Präzision veröffentlicht ist. Bei der Bremer Kogge kommt der über zwanzigjährige Restaurierungs- und Konservierungsprozeß hinzu. Er fand erst im Jahr 2000 seinen Abschluß, als das bislang das Wrack umgebende Konservierungsbecken abgebaut worden war und die Kogge nunmehr frei stehen konnte.

1982 erschien bereits ein erster kurzer Bericht (Klaus-Peter Kiedel und Uwe Schnall, *Die Hansekogge von 1380*, Bremerhaven 1982). Zehn Jahre später publizierte der um den Wiederaufbau des historischen Schiffes so verdienstvolle Bootsbauer und Restaurator Werner Lahn die in mühevoller wie jahrelanger Kleinarbeit zusammengetragene Plandokumentation (*Die Kogge von Bremen*, Bd. 1, Bauteile und Bauablauf, Schriften des DSM Bd. 30, Bremerhaven und Hamburg 1992, Rezension im Bremischen Jahrbuch Bd. 74/75, 1995/96, S. 305-307), die in einer voluminösen, aber zweckentsprechenden wie auch schön gestalteten Kassette präsentiert wurde. Hier nun liegt aber in Gestalt des an die Planpublikation anschließenden zweiten Bandes die Abschlußveröffentlichung über diesen, so kann man wohl sagen, »Jahrhundertfund« vor.

Vorweg: Dieses buchgestalterisch professionell und damit ansprechend gestaltete Werk vereinigt aufs Glücklichste wissenschaftlichen Faktenreichtum mit flüssiger Lesbarkeit. So hat man einer reizvollen wie informativen Illustration auch gründliche Beachtung geschenkt. Ein schöneres literarisches Denkmal hätte das DSM seinem bedeutendsten schiffsarchäologischen Exponat nicht zukommen lassen können.

Die fachgerechte Aufarbeitung dieses in mehrfacher Hinsicht so komplexen Fundes konnte nur in einem veritablen interdisziplinären Kraftakt angegangen und bewältigt werden. Archäologen, Historiker, last but not least Naturwissenschaftler haben sich gemeinsam in den Dienst der Sache gestellt und dementsprechend heterogen ist die Gliederung des Buches angelegt. In fünf Abschnitten sind 24 teilweise neue, teilweise bereits publizierte Artikel enthalten, weshalb der Rezensent um Verständnis bitten muß, daß hier nicht jeder Beitrag einzeln gewürdigt werden kann.

Der erste Teil (S. 12-41) beschreibt die praktischen nautischen Zusammenhänge (Segeln und Navigation) rund um die Kogge. Hierüber wird inzwischen nicht mehr nur theoretisiert, sondern mittlerweile fahren in Bremen und Kiel zwei Nachbauten, mit denen praktische Segelversuche 1:1 angestellt worden sind. Der Fachmann spricht hier von experimenteller Archäologie.

Im zweiten Teil (S. 42-75) passieren noch einmal die Auffindung, Sicherung und der Wiederaufbau in Bremerhaven Revue, wobei deutlich wird, daß der

Fund selbst inzwischen auf eine über vierzigjährige bewegte Geschichte zurückblicken kann. Danach (S. 76-159) entführen uns der Holzkonservator am DSM, *Per Hoffmann*, sowie vier seiner Restauratorenkollegen in ihre Labore und vermitteln einen anschaulichen Einblick in ihre komplexen naturwissenschaftlichen Arbeitsweisen.

Der folgende Abschnitt mit dem Titel »Geisteswissenschaftler zur Kogge« (S. 160-253) ist für die Interessenlage wohl der meisten Leser des Bremischen Jahrbuches am wichtigsten und soll deswegen ein wenig genauer betrachtet werden. Es ist eine an der Unterweser weithin bekannte Tatsache, daß *Detlev Ellmers* nicht nur über dreißig Jahre das DSM erfolgreich geleitet, sondern in seiner fachlichen Ausrichtung als Archäologe und maritimer Mediävist mit ellenlanger Publikationsliste gerade den Koggenfund wissenschaftlich, aber auch wohl mit Herzblut intensiv gedanklich begleitet hat. Sein Beitrag »Alltag auf Koggen nach Bildern, Funden und Texten« (S. 162-193) breitet nicht nur eine komplexe sozial- wie alltagsgeschichtliche Realität vor uns aus, sondern stellt auch eine eindrucksvolle Zusammenfassung jahrzehntelangen Forschens und Nachdenkens dar.

Anschließend berichtet *Gabriele Hoffmann* über »Handelswaren und Hansekontore« (S. 194-205): ein komplexes wie auch nicht einfaches Thema über das seit über hundert Jahren im Hansischen Geschichtsverein (HGV, gegründet 1870) diskutiert und publiziert wird. Aber es zeichnet eben die historische Journalistin aus, diese verwickelten Zusammenhänge lesbar und mit leichter Hand dem Leser zu präsentieren.

Danach erfährt man aus der Feder des Bremer Staatsarchivdirektors *Konrad Elmshäuser* Wissenswertes über »Bremen und seine Kaufleute – Konflikte und Kämpfe« (S. 206-233). Kenntnisreich wird der Forschungsstand über die politische Geschichte Bremens um 1380 zusammengefaßt und dabei die Eigenwilligkeit unserer Stadt als besonders störrisches Hansemitglied plastisch herausgearbeitet.

Der auf schriftlichen Quellen fußenden Historiographie folgt der Spaten des Bremer Landesarchäologen *Manfred Rech*, der in seinem Beitrag »Der Archäologe und die Stadt – Bremen um 1380« (S. 234-249) im Rahmen der breit angelegten Fragestellung: »Wie hat es nun zur Zeit der Kogge in Bremen ausgesehen?« (S. 234) nicht nur das schiffahrtsbezogene, sondern das ganz allgemeine Fundmaterial Bremens präsentiert und auswertet. Wieder einmal bestätigt sich ein wichtiges wissenschaftliches Credo, daß die maritime in die allgemeine Geschichte eingebettet werden muß.

Unkonventionell im Titel »Jagd nach Koggen« (S. 250-253) reißt *Gabriele Hoffmann* ein spannendes Thema an, das erst in den Anfängen steckt: die Nutzung des Internets, eines spannenden wie volatilen Mediums, für die vergleichende Forschung. Bei fortschreitender Digitalisierung von Bildquellen und damit von den Schätzen der Museen und Bibliotheken ergeben sich phantastische (dieser Ausdruck sei hier ausnahmsweise gestattet) Möglichkeiten.

Der letzte Abschnitt »Der Schiffstyp Kogge« (S. 254-279) bildet die Conclusio: *Ole Crumlin-Pedersen* von den Vikingeskibshallen in Odense, durch die Bearbeitung des legendären Skuldelev-Fundes als der »grand old man« der

dänischen Schiffsarchäologie ausgewiesen, resümiert schließlich über die »Bremer Kogge – ein Schlüssel zur Geschichte des Schiffbaus im Mittelalter« (S. 256-269) und vergleicht das Bremer Schiff mit entsprechenden Vergleichsfunden aus Skandinavien und den Niederlanden. Hier ist vor allem die Kogge von Kollerup (1150/1978) bekannt geworden.

Es folgt das entscheidende Schlußwort der beiden Herausgeber *Gabriele Hoffmann* und *Uwe Schnall* »Warum wurde die Kogge das erfolgreichste Schiff im 14. Jahrhundert?« (S. 272-275), doch dann überrascht *Klaus-Peter Kiedel* noch mit einem schlaglichtartigen wie gegenwartsbezogenen Vergleich: »Von Koggen und Kümos – auf alten Handelsrouten« (S. 276-279). Die Küstenmotorschiffe werden seit vielen Jahren profund und mit viel Herzblut (so K. einmal wörtlich zum Rezensenten) vom Vf. erforscht. Diese Parallelisierung zweier Schiffstypen, die zu sehr unterschiedlichen Zeiten im nordwesteuropäischen Seehandel eine hervorragende Rolle spielten bzw. heute noch spielen, hat einiges für sich. Der küstenbekannte Schiffsautor Hans Georg Prager sprach schon 1967 salopp, aber nicht falsch von den »Hansekoggen des Atomzeitalters« in seinem damals weit verbreiteten Sachbuch »Klar vorn und achtern« (hier S. 252), als dort von den Kümos die Rede war.

Das vorliegende Buch dient hoffentlich über seinen eigentlichen Zweck hinaus der verantwortlichen Politik als ernste Mahnung. Die hier präsentierten Resultate sind ein wichtiger, beileibe aber nicht der einzige Baustein, aus dem sich die inzwischen eindrucksvolle Forschungsbilanz des DSM zusammensetzt. Mit dessen bloßer physischer Weiterexistenz als kulturpolitische Alibiveranstaltung ist es aber nicht getan. Vielmehr ist man dieser Institution eine weitere Existenzgarantie in ihrer Zweitfunktion als Forschungsinstitut schuldig. Seitdem unsere ansonsten auf Freizeitparks und ähnliche Oberflächlichkeiten stets so versessene Entertainment-Gesellschaft heilsam durch die Pisa-Studie aufgeschreckt wurde, hat sie wenigstens hektisch über Wissenschaftsförderung zu debattieren begonnen. Aber viel zu einseitig ist von den Naturwissenschaften die Rede. Die Geisteswissenschaften kommen in dieser Diskussion eindeutig zu kurz. Um aber der weiteren geistigen Verflachung in der Gesellschaft entgegenzuarbeiten, benötigt diese nicht nur Molekularbiologen, sondern auch Historiker und Archäologen.

*Christian Ostersehlte*

*Jarck, Horst-Rüdiger (Bearb.): Urkundenbuch des Klosters Lilienthal 1232 – 1500* (Schriftenreihe des Landschaftsverbandes der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden. Band 20; Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen. Band 211). Stade: Landschaftsverband 2002. 677 S.

Im gesamten Elbe-Weser-Raum haben sich bekanntermaßen nur von wenigen Klosterarchiven mittelalterliche Urkunden in größerer Zahl erhalten. Zu diesen wenigen Klöstern, deren mittelalterliche Urkundenarchive recht vollständig erhalten blieben, gehört auch das Kloster Lilienthal, dessen Urkunden heute

im Niedersächsischen Staatsarchiv in Stade verwahrt werden. Anders als etwa die gleichfalls recht gut erhaltenen Urkundenarchive der Klöster Zeven oder Neuenwalde, die bereits vor vielen Jahrzehnten ediert wurden (wenn auch nicht durchweg nach modernen Editionsstandards), blieben die Lilienthaler Urkunden bisher unediert. Dieser Zustand war umso bedauerlicher, als die Gründung des Klosters Lilienthal in das Umfeld des Stedingerkreuzzugs gehört, also auch überregionale Bedeutung beanspruchen darf. Mit der jetzt vorliegenden Edition der Klosterurkunden von der Gründung im Jahre 1232 bis zum Jahr 1500 liegen zumindest alle 602 Urkunden dieses Zeitraums in einer modernen, allen Ansprüchen in jeder Weise genügenden Edition vor. Horst-Rüdiger Jarck, der Bearbeiter des Bandes, hat sich seit seiner Dissertation von 1969, neben seinen dienstlichen Pflichten als Archivar, zuletzt als langjähriger Leiter des Staatsarchivs in Wolfenbüttel, immer wieder mit den Lilienthaler Urkunden beschäftigt, kann also zweifellos als einer der besten, wenn nicht als der beste Kenner dieses Urkundenbestandes gelten.

Diese langjährige Vertrautheit des Bearbeiters mit der Geschichte des Klosters Lilienthal und seiner Überlieferung ist dem Band in vielfältiger Hinsicht zugute gekommen, insbesondere bei der Zuordnung der in den Urkunden genannten Orte und Personen sowie bei der einleitenden Darstellung der Lilienthaler Klostergeschichte (S. 10 - 22).

Die Wiedergabe der Urkundentexte, denen jeweils ein recht ausführlich gehaltenes Regest nebst Angaben der Überlieferung vorangestellt ist, läßt in editorischer Hinsicht so gut wie keine Wünsche offen. Selbst die Zeilenlänge der wiedergegebenen Urkunden ist durch eine eingefügte Virgel jeweils präzise angegeben. Abgeschlossen wird der Band durch einen umfassenden Index der Personen- und Ortsnamen sowie einen umfangreichen Index ausgewählter Sachen.

Angesichts der – nicht nur räumlichen – Nähe Lilienthals zu Bremen verwundert es nicht, daß die Registereinträge zu ›Bremen‹ mehr als vier Druckseiten füllen (S. 597 - 601). Der Ertrag dieses Urkundenbuchs gerade auch für die Bremer Geschichtsforschung wird also kaum zu hoch einzuschätzen sein, wengleich die hier edierten Urkunden der bisherigen Forschung natürlich nicht unbekannt geblieben sind.

Bedauerlich erscheint es dem Rezensenten allerdings, daß sich Jarck für die Anwendung eines sehr strengen Fondsprinzips bei der Aufnahme der Urkunden entschieden hat. Dadurch blieb leider selbst die ›Lilienthaler Briefsammlung‹ unberücksichtigt (StAB 2-P.1.139), die von Wilhelm von Bippen zwar in vorzüglicher Textwiedergabe, aber leider unvollständig ediert wurde (Brem. Jb. 8 1876, S. 145 - 172). Eine vollständige Edition dieser Briefsammlung hätte vielleicht doch in diesem Urkundenbuch ihren Platz finden können. So aber bleibt sie auch weiter ein Desiderat der Forschung.

Diese konzeptionelle Entscheidung Jarcks läßt sich aber angesichts des sehr gut erhaltenen Lilienthaler Urkundenbestands gut begründen, auch wenn dadurch, wie eben ausgeführt, bedauerlicherweise nicht alle Texte in das Urkundenbuch Aufnahme fanden, die dort nach Ansicht des Rezensenten durchaus ihren Platz hätten finden können. Zudem mindert Jarcks konzeptionelle Entscheidung für ein strenges Fondsprinzip in keiner Weise die hohe Qualität

seiner Edition, die für kommende Urkundenbücher Maßstäbe setzt. Es bleibt zu hoffen, daß auch die noch fehlenden Klosterarchive des Elbe-Weser-Gebietes bald in ähnlich vorzüglicher Weise ediert werden.

*Arend Mindermann*

*Kaisen, Ilse: Unser Leben in Borgfeld: zur Erinnerung an meine Eltern und Geschwister.* Bremen: Wilhelm und Helene Kaisen-Stiftung 2003. 69 und X S.

Noch im Jahr der Absetzung des Senats, im Dezember 1933, musste Wilhelm Kaisen, der sozialdemokratische Bremer Wohlfahrtssenator in Bremen-Borgfeld ein Haus beziehen, das zugleich Exil und Zuflucht, Ort der politischen Niederlage und des familiären Durchhaltewillens werden sollte. Die Rede ist von der mittlerweile legendären Siedlerstelle in Bremen-Borgfeld, die seit einigen Jahren durch die Wilhelm und Helene Kaisen-Stiftung als »Dokumentationsstätte Wilhelm Kaisen. Kaisen-Scheune« vorbildlich erhalten und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden ist.

Dass die Siedlerstelle dem späteren Bürgermeister Kaisen zur festen Heimat werden sollte, dass sich mit ihr ein Stück Bremer Wiederaufbau und demokratische Nachkriegskultur der jungen Bundesrepublik Deutschland verbinden sollte, das konnte 1933 niemand in der Familie Kaisen ahnen. Im Gegenteil. Das »Ödland ohne Baum und Strauch« war zunächst eine schwere Herausforderung für die ganze Familie, wenn auch verbunden mit einer großen und damals nicht selbstverständlichen Chance: die Familie konnte hier auch in der Zeit der NS-Herrschaft zusammenbleiben.

Im Jahr 2003 waren seit dem Bezug der Siedlerstelle 70 Jahre vergangen. Ilse Kaisen, als Tochter von Wilhelm Kaisen das mittlerweile letzte lebende Mitglied der Familie, hat das Jubiläum zum Anlass für eine persönlich Rückschau genommen, die in einer Publikation der Wilhelm und Helene Kaisen-Stiftung herausgegeben worden ist. Entstanden ist hierbei ein Einblick in 70 Jahre Familiengeschichte im besten Sinn. Obwohl angesichts der Person von Wilhelm Kaisen die öffentliche und politische Seite seines Lebens und Wirkens immer präsent ist, wahrt der ruhige und gelassene Erzählton, in dem Ilse Kaisen ihre Erinnerungen abgefasst hat, immer den privaten Charakter dieser Erinnerungen. Die Jahre der NS-Herrschaft stehen hierbei im Zentrum der Darstellung, die sich den Problemen des Alltags auf der Kleinbauernstelle ebenso widmet wie den politischen Umständen, unter denen hier ein Stück innerbremisches Exil gelebt wurde. Aus der Sicht der Tochter wurde die kleine Schrift aber auch eine liebevolle Erinnerung an die Eltern und Geschwister, an den im Krieg gefallenen ältesten Bruder Niels, dessen Tod die Mutter »eigentlich nie verwunden hat«, an den zweiten Bruder Franz († 1978) und an das Älterwerden und den Tod der Eltern. Nach Karl-Ludwig Sommers politischer Biographie zu Wilhelm Kaisen (vgl. Rezension in *Brem. Jb.* 80, 2001), ist hiermit ein sehr privates und nicht weniger lesenswertes Stück Erinnerung an den großen Bremer Bürgermeister und seine Familie entstanden.

*Konrad Elmshäuser*

Klatte, Elisabeth (Hrsg.): »Du bist in jedem Brief mir neu!« *Braut- und Ehebriefe aus der bremischen Familie Gildemeister 1815–1839*. Bremen: Temmen 2003. 351 S.

Die historische Forschung hat nachgewiesen, dass Vereine und Clubs von nicht zu unterschätzender Bedeutung für das bürgerliche Leben des 18. und 19. Jahrhunderts waren. Auch der Bremer Jurist und Senator Johann Carl Friedrich Gildemeister (1779–1849), dessen Braut- und Ehebriefe Elisabeth Klatte in der angezeigten Edition vorgelegt hat, gehörte zahlreichen Vereinen an. Doch gegenüber seiner künftigen Ehefrau, der mit ihrem Vater einst nach Zürich übersiedelten Marie Christine Adelheid Stolz (1791–1817), waren ihm andere Mitgliedschaften wichtiger. Um sie auf das Leben in ihrer alten Heimatstadt Bremen vorzubereiten, schilderte er ihr vor der Hochzeit im Sommer 1816 die Zirkel, die das junge Paar willkommen hießen: die Donnerstags-, die Freitags- und die Sonntags-Gesellschaft. In ihnen fanden sich befreundete Ehepaare und ihre Familienangehörigen zusammen, um essend und trinkend, plaudernd und spielend ein geselliges und nicht selten ausgelassenes Beisammensein zu pflegen.

Mehr als die Vereine, deren Teilnahme überwiegend Männern offenstand, prägten Gildemeisters Alltag die Familiengesellschaften. Die Einsicht in seinen Briefwechsel mit Christine Stolz legt nahe, auch sie zumindest in den Hansestädten als wichtigen Ort bürgerlicher Kommunikation zu betrachten. Klattes Edition bietet daher mehr als den bloß vergnüglichen Genuss des Lesens von Braut- und Ehebriefen. Das genannte Beispiel zeigt, dass die publizierten Quellen auch Möglichkeiten geben, Forschungserkenntnisse zu differenzieren. Neben dem bürgerlichen Alltag, der sich in ihnen abbildet, betrifft dies vor allem das stadtpolitische und kirchliche Leben. Aber auch die unterschiedlichen Konstellationen und Parteiungen innerhalb der Bremer Elite treten in vielen ihrer Züge deutlicher hervor.

Klatte hat in ihrer Edition Briefe erfasst, die sich heute in den Beständen der Bremer Staats- und Universitätsbibliothek finden. Sie stammen zunächst überwiegend von Gildemeisters Seite und werden ergänzt durch wenige Antworten seiner Braut sowie vor allem durch Briefwechsel mit deren Vater Johann Jacob Stolz (1753–1821), Pfarrer an der Bremer St. Martinikirche. Diese Sammlung füllt jedoch nur den ersten Teil der Veröffentlichung (S. 36–153). Bereits nach einem knappen Jahr der Ehe, mit der Geburt ihrer ersten Tochter, starb Christine im Juni 1817. Die Briefe begannen erneut im August 1819 mit Gildemeisters zweiter Brautwerbung. Verena Tibeta (Betty) Stolz (1795–1841), die jüngere Schwester der Verstorbenen, übernahm die Rolle der Ehefrau und Mutter und gebar im Laufe der folgenden zwanzig Jahre zehn weitere Kinder. Während Zeiten, in denen Gildemeister auswärtige Verhandlungen führte, schrieb sie ihm ebenso häufig wie regelmäßig. Ihre Briefe, ergänzt nur durch wenige des Ehemannes, bilden den zweiten, umfangreicheren Teil des Bandes (S. 156–340).

Die Briefe von Betty Gildemeister werfen ein Licht auf die Lebensbedingungen bürgerlicher Frauen und Männer im 19. Jahrhundert, das die zeitgenössischen Vorstellungen lebensnah widerspiegelt. Die bei der Hochzeit

24-Jährige sah sich nicht als der Schwester nachfolgende, zweite Wahl ihres Ehemannes, sondern verstand seinen Antrag als eine Ehre, die sie gern annahm. Das Ehepaar teilte sich die Aufgaben des gemeinsamen Haushalts, und so sehr es der Frau dabei an öffentlichem Einfluss mangelte, so schwer fiel es dem Mann bisweilen, diesen öffentlichen Pflichten zu genügen. Die temperamentvolle Betty empfand während ihres Alleinseins mitunter schmerzlich den »ruhigen einförmigen Gang« ihrer Tage, der nicht »durch die Bekanntschaft interessanter Menschen, neuer Städte und Länder, schöner Gegenden und Kunstschatze angenehm und wohlthuend unterbrochen wird und vor allem durch die Ueberzeugung der theuren Vaterstadt nützlich zu sein« (S. 231). Gildemeister seinerseits hatte schon bei früherer Gelegenheit eines offiziellen Festaktes die Frauen beneidet, bei denen »dergleichen peinliche Verhältnisse, wo man alle seine Gefühle gewaltsam zurückdrängen muß, [...] weit seltener sind.« (S. 109)

Die beiden Teile des Briefwechsels zwischen Gildemeister und seinen zwei, offenbar recht unähnlichen Frauen unterscheiden sich inhaltlich in ihrer Akzentsetzung. Dies mag nicht zuletzt eine Folge der uneinheitlichen Überlieferung sein, bei der im einen Fall die Briefe des Ehemannes, im anderen die der Ehefrau überwiegen. Im ersten Teil, den von Gildemeister an seine Verlobte gerichteten Briefen, berichtet ein durchaus sensibler, im Berufsleben noch nicht etablierter Bremer Gelehrter. Im zweiten Teil, in Betty Gildemeisters Briefen an ihren Ehemann, dominieren dagegen Reflexionen über Gesellschaft und Erziehung. Hier hätte man kürzen sollen, um den zweiten Teil dem schmaleren Umfang des ersten anzunähern.

Klatte hat ihre Edition mit sorgfältig recherchierten Anmerkungen versehen und ihr Einführungen in die Geschichte der Familie Stolz und Gildemeister vorangestellt, die ein forschungskritischer Überblick durch Franklin Kopitzsch begleitet. Es gelingt der Herausgeberin mit großem Geschick, die zum Verständnis der Briefe notwendigen familien- und stadtgeschichtlichen Informationen zu liefern und zugleich erste Erkenntnisse zu formulieren, die sie aus der Auswertung der Briefe zieht. So nimmt sie zur Situation des Dienstpersonals ebenso Stellung wie zu dem Verhältnis von Reformierten und Lutheranern im zeitgenössischen Bremen. In der Familie Stolz erkennt sie schließlich das Beispiel einer Familie, die über eine Generation sozial und kulturell aufstieg, deren Blüte jedoch durch wenig ausgezeichnete Fähigkeiten bereits in der Nachfolgeneration endete. Dies mag daran erinnern, dass das legendäre Modell vom Aufstieg und Niedergang einer bürgerlichen Familie in der historischen Realität nicht immer eine Entsprechung findet. So ist es der Herausgeberin gelungen, eine für die Erforschung des hansestädtischen Bürgertums interessante Quelle im Druck vorzulegen, deren Lektüre durch den ihr eigenen Reiz und die begleitenden Erschließungsarbeiten zugleich einem breiteren Publikum Freude bereitet.

*Nicola Wurthmann*

*Kludas, Arnold: Vergnügungsreisen zur See. Eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt. Band II: 1852 – heute. (Schriften des Deutschen Schiffahrts-museums. Band 56). Hamburg: Convent 2003. 224 S.*

Der erste Band, der sich in seinem Berichtszeitraum von den Anfängen bis 1939 erstreckte, wurde bereits in diesem Jahrbuch (Bd. 81, 2002, S. 206-208) besprochen. Der nun vorliegende zweite Band aus der Feder des führenden deutschen Fachautors über die Geschichte der nationalen und internationalen Passagierschiffahrt behandelt die Phase ab 1952, als sich im ausgepowerten, aber nunmehr im Aufstieg befindlichen Nachkriegsdeutschland die ersten einschlägigen Aktivitäten rührten. Die Darstellung erstreckt sich bis heute, wo trotz des in vielen, wenn auch nicht allen Bereichen offenkundigen wirtschaftlichen Niedergangs unser Land einen aufnahmefähigen Markt auch für Kreuzfahrten darstellt.

Denn wie auch dem Normalverbraucher anhand der massiven wie bunten Werbung (in Reisebüros, aber auch anderswo) nicht verborgen bleibt, hat sich das Medium Kreuzfahrt als ein Stück Reisekultur in den letzten Jahrzehnten stark verändert, ist von der Exklusivität in die Breite gegangen. Die Entwicklung des modernen deutschen Kreuzfahrttourismus von der erlesenen Gesellschaftsreise hin zur noch relativ teuren, aber doch für breitere Volksschichten erschwinglichen Kreuzfahrt, heute im Rahmen einer globalisierten, oftmals überbordenden Spaßgesellschaft, wird vom Vf. engagiert, anschaulich und kenntnisreich beschrieben. Natürlich kann jetzt nicht mehr für die neuere Epoche jede einzelne Reise aufgelistet werden, wie das noch im ersten Band möglich war. Dafür aber liefert Vf. einen gelungenen Querschnitt durch die Thematik. Schiffe und Reedereien passieren in bunter Abfolge Revue, für Bremen besonders von Bedeutung sind vor allem der Norddeutsche Lloyd sowie dessen Nachfolger, der mittlerweile ganz nach Hamburg verlagerte Transport- und Touristikkonzern Hapag-Lloyd und vor allem die drei Flagg-schiffe namens EUROPA, die nacheinander 1965, 1981 und 1999 in Dienst gestellt wurden (S. 24-27, 72-77, 181-191). Doch damit erschöpft sich noch keineswegs die Darstellung, denn das Thema wird auch unter anderen Aspekten aufschlußreich ausgelotet. Inzwischen sind auch die Charterer wichtig geworden, Reiseveranstalter, die oft für Jahre Passagierschiffe (meist unter fremder Flagge) für den Einsatz auf dem deutschen Markt unter Vertrag nehmen. In Bremen hat sich diesbezüglich die Firma Transocean einen anerkannten Namen beim Publikum gemacht (S. 92-100).

Kludas versteht es, dem Facettenreichtum dieses glamourösen, letztlich aber ernsthaften Themas gerecht zu werden. So finden sich nicht nur eingestreute Schiffsbiographien, sondern auch Ausführungen über Veränderungen im Markt und auf technischem Gebiet, Reedereigeschichte und auch die Passagierterminals in deutschen Häfen in ihrer sehr unterschiedlichen Qualität werden vorgestellt. Aber auch die Rolle der Werften erfährt angemessene Würdigung. Vor allem vier Unternehmen in Frankreich, Italien, Finnland sowie die als Neubauwerft renommierte Firma Meyer in Papenburg teilen sich als »global players« den Neubaumarkt für die Traumschiffe. Daneben hat sich durch technisch anspruchsvolle Umbauten die Lloyd-Werft in Bremerhaven

international einen guten Ruf erworben. Doch die ostasiatische Konkurrenz droht dem europäischen Schiffbau auch auf diesem Spezialgebiet und wirft für die Zukunft düstere Fragen auf (S. 209-210). Wie auch schon im ersten Band, so gewährt auch hier der Vf. einen vergleichenden Blick auf die internationale Gesamtentwicklung, wo vor allem amerikanische Unternehmen den Ton angeben und zwar nicht nur in ihrem überwältigenden Marktanteil, sondern auch stilbildend: Entertainment über alles lautet dort die Devise, die auch mittlerweile in Deutschland teilweise Schule gemacht hat. Tabellen und Statistiken ergänzen die Darstellung.

Ein launiges Kapitel bilden eigene Erfahrungen von insgesamt 24 Kreuzfahrten, die der Autor seit 1976 unternommen hat und worüber er kritisch wie anekdotisch plaudert (S. 137-173). Hierbei handelt es sich aber nicht um einen literarischen Egotrip, wie man auf den ersten Blick meinen könnte, denn dem Vernehmen nach haben sich einige Leser gerade an diesem Kapitel gestoßen. Doch mit dem wohlmeinenden, aber seichten Genre von Kreuzfahrtreportagen auf den touristischen Seiten einer Tageszeitung hat dieser Abschnitt nichts zu tun. Vielmehr stößt man auf einen subjektiven, aber aufschlußreichen Erfahrungsbericht, der stellenweise mit der dem Vf. gelegentlich eigenen bärbeißigen Ironie dargeboten wird.

Die Bildauswahl ist ausgewogen, ästhetisch ansprechend, dabei das Thema nicht verkitschend, also instruktiv. Lediglich menschlich-allzumenschlich ist es, wenn man dem Vf. sage und schreibe fünfmal (mit oder auch ohne Smoking) fotografisch konterfeit im Buch wieder begegnet. Leider ist ein paarmal der Druckfehlerteufel den Korrektoren entwischt, wie auch ein paar kleine Schnitzer anzumerken sind: Die Kollision zwischen dem DDR-Passagierschiff VÖLKERFREUNDSCHAFT und einem U-Boot der Bundesmarine dürfte sich 1983 nicht im von der bekannten Brücke überspannten Fehmarnsund, sondern im breiteren, von der internationalen Schifffahrt genutzten Fehmarnbelt zugetragen haben (S. 32). Die Bauwerft der jetzigen EUROPA lag nicht im finnischen Turku (S. 187), sondern in Helsinki, wie an anderen Stellen auch richtig vermerkt. Und bei dem in Italien erbauten Riesenkreuzfahrer CARNIVAL DESTINY (1996) handelt es sich um ein Foto des im Jahr 2000 abgelieferten Schwesterschiffes CARNIVAL VICTORY (S. 193). Doch letztlich sind das alles Petitessen.

Im Gegensatz zu den Interessen manchen wohlmeinenden Sammlers, für den Passagierschifffahrt die bloße Summierung von Schiffsdaten bedeutet, greift der Ansatz dieses Buches wesentlich tiefer, wie es sich für eine renommierte Forschungseinrichtung wie das herausgebende Deutsche Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven auch gehört. Bei Licht betrachtet stellt nämlich die Geschichte der Kreuzfahrten eine ergiebige interdisziplinäre Kombination aus Schifffahrts-, Sozial- sowie Mentalitätsgeschichte dar, hat also mit Forschungsfeldern zu tun, denen gerade in letzter Zeit viel Aufmerksamkeit zuteil wurde. Insofern müßte das Thema des vorliegenden Buches nicht nur maritime Spezialisten und Detailhuber, sondern eigentlich auch einen größeren Kreis von Historikern ansprechen.

*Christian Ostersehle*

*Kuckuk, Peter (Hrsg.): Passagen nach Fernost. Menschen zwischen Bremen und Ostasien (Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens. Heft 23). Bremen: Temmen 2004. 217 S.*

Geschichte hat etwas mit den Menschen zu tun. Wenn der Herausgeber im vorliegenden neusten Band der Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens auf das weite Spannungsfeld der Beziehungen zwischen Bremen und dem fernen Osten schaut, so geht es ihm nicht um die großen Ereignisse in diesen Beziehungen, sondern um die Menschen, die in den vergangenen Jahrhunderten in diesem Beziehungsgeflecht gelebt haben, als Akteure, als Opfer, als Betrachter, und um die Spuren, die sie in der Geschichte hinterlassen haben.

Dies geschieht bei Peter Kuckuk, dem Herausgeber, in verschiedenen thematischen Blöcken:

Blick auf das Fremde – Chefs & Kulis oder Kommando & Gehorsam – Mit neuen Schiffen zu alten Märkten – Emigration: Flucht ohne Heimkehr? – und Strandgut.

Am Anfang und am Ende des Sammelbandes stehen Beiträge, die den optischen Blick auf Fernost erlauben, Michael Rüppels Aufsatz über die Japanfotografie um 1900 und Mojkin Prigges 1997 auf einer Reise nach China entstandene Reisebilder »Im Lande der Drachen und Pekingenten«.

Neben den Aufzeichnungen des Direktors des Norddeutschen Lloyd, Philipp Heineken über eine im Jahre 1910/11 nach Australien, die Südsee und den fernen Osten unternommene Reise, die Peter Kuckuk ediert und kommentiert, informiert kenntnis- und umfangreich ein Beitrag Hartmut Rübners über die problematischen Beschäftigungsbedingungen chinesischer und indischer Seeleute in der Zeit vom Kaiserreich bis 1933 auf bremischen Schiffen.

Der jüdischen Emigration und Flucht vor dem Nationalsozialismus nach Shanghai sind Beiträge Peter Kuckuks und Andrea Müllers gewidmet. Gerade in der deutschen Kolonie in Shanghai, einem der wirtschaftlichen Zentren der ostasiatischen Interessen des Bremer Norddeutschen Lloyd, gefördert auch nach 1933, fanden die auf den Ostasiendampfern des Norddeutschen Lloyd aus Deutschland geflüchteten Juden Zuflucht, obwohl auch hier nicht immer sicher vor dem langen Arm der Gestapo. Erschütternd zu lesen die Odyssee einer Gruppe jüdischer Emigranten, die 1950 Shanghai auf dem Weg in die USA verließen, in die Interessenskonflikte der internationalen Aus- und Einwandererpolitik gerieten, zeitweise in Bremen strandeten und erst nach zwei Jahren ein endgültiges Aufnahmeland finden konnten.

»Passagen nach Fernost« ist ein sehr menschlicher Sammelband, dessen Geschichten und Emotionen auch dann noch nachwirken, wenn man ihn aus der Hand gelegt hat.

*Hartmut Müller*

*Markreich, Max: Geschichte der Juden in Bremen und Umgegend.* Ediert von Helge-Baruch Barach-Burwitz. Herausgegeben von »Erinnern für die Zukunft e.V.« (Schriftenreihe Erinnern für die Zukunft. Band 1). Bremen: Temmen 2003. 275 S.

Fast 50 Jahre liegen zwischen dem Abschluss des Manuskripts zu Max Markreichs Buch »Geschichte der Juden in Bremen und Umgegend« im Jahr 1955 und seinem Erscheinen in gedruckter Form im Jahr 2003. Ein halbes Jahrhundert, in dem nach dem Untergang der jüdischen Gemeinde in Bremen und ihrem Wiederaufleben auch das Bedürfnis nach Informationen zur Geschichte der Juden in Bremen und Nordwestdeutschland stetig zugenommen hat.

Max Markreichs Buch zur Geschichte der Bremer Juden ist nicht nur ein Stück lokaler Judaica, es ist ein in vielfältiger Weise bemerkenswertes Dokument zur bremischen Geschichte. Als erste Gesamtdarstellung der Geschichte der Juden in Bremen entstand es in den 50er Jahren nicht in Bremen, sondern in den USA, wohin es Max Markreich nach der Flucht aus Deutschland über die Karibik (Trinidad) verschlagen hatte. Der Autor verstarb 1962 in San Francisco, seine Frau Johanne Markreich, der er sein Lebenswerk gewidmet hatte, starb 1976. Dass Max Markreich, ein angesehener Kaufmann und zugleich ein Gelehrter, der von 1924 – 1938 Erster Vorsteher der Bremer jüdischen Gemeinde gewesen war, nach der Erfahrung von Flucht und Vertreibung mit bitteren Stationen im KZ Sachsenhausen auch im Exil an seinem Lebenswerk weiterarbeitete, ist neben dem Bekenntnis zur Geschichte der Norddeutschen Juden und ihrer Gemeinden auch ein Bekenntnis zur Bremer Geschichte, zur Bremer Heimat, die beide nicht mehr wiedersehen sollten. Die Widmung des Buches »Meiner guten Hänne, der tagenbaren Bremerin«, berührt vor diesem Hintergrund in sehr persönlicher Weise. Man wird davon ausgehen können, dass es Max und Johanne Markreich mit Stolz erfüllt hätte, zu erfahren, dass ihr Buch anlässlich des 200. Geburtstages einer wiedererstarkten jüdischen Gemeinde Bremen im Jahr 2003 der Öffentlichkeit übergeben wurde.

Dies war zu Lebzeiten Markreichs allerdings nicht abzusehen. So ging das Originalmanuskript an das Leo-Baeck-Institut in New York, wo es noch heute verwahrt wird, ein Durchschlag ging an das Staatsarchiv Bremen, wo er zur Benutzung freigegeben war und im Laufe der Jahrzehnte auch so häufig benutzt wurde, dass zur Schonung des Originaldurchschlags eine Benutzerkopie angefertigt werden musste.

Über Markreichs Buch ist nicht nur ein halbes Jahrhundert hingegangen, sondern auch die Forschung mehrerer Jahrzehnte. Daher hätte auch eine umfangreiche Überarbeitung des Manuskripts sich rechtfertigen lassen. Die Herausgeber haben dieser Versuchung klug widerstanden. Wahrscheinlich wäre über einem solchen Vorhaben das Projekt wieder um Jahre verzögert, vielleicht verhindert worden. Dem vordringlichen Bedürfnis, Markreichs Buch endlich auch einem breiteren interessierten Leserkreis und der Forschung in einer Druckfassung zur Verfügung zu stellen, ist mit der vorliegenden Publikation vollauf Genüge getan. Zu bedauern ist in diesem Zusammenhang allenfalls der Verzicht auf die Wiedergabe der 72 Illustrationen des Originals, die nun nur in einer Liste angeführt sind. Die kopierten Vorlagen im

Staatsarchiv erwiesen sich als nicht reprofähig, auf die Anfertigung von Repros des Originalmanuskripts im Leo-Baeck-Institut hat man verzichtet. So entstand ein Band, der nur um zwei kurze Erinnerungen der Tochter und des Neffen von Max Markreich an den Autor erweitert wurde. An den Autor und sein Manuskript erinnert zudem eine kurze, aber kenntnisreiche Vita, in der Bettina Decke den Lebensweg Markreichs, die Flucht und die Stationen der Manuskriptüberlieferung schildert. Die »Anmerkungen des Editors« hinterlassen hingegen einen gemischten Eindruck. Hier ist zu fragen, warum Helge Baruch Barach-Burwitz, wenn er erklärt, dass er auf eine »kommentierte oder kritische Edition« (aus gutem Grund) verzichtet hat, sich dennoch als Editor bezeichnet. Denn alles, was editorische Arbeit ausmacht, nämlich die Darlegung systematischer wissenschaftlich editorischer Grundsätze, fehlt in seinen Anmerkungen. Hier hätte ein wenig mehr Bescheidenheit des »Editors« auch dem Geist der Publikation besser entsprochen.

Dennoch darf man über das Erscheinen dieses Buches froh sein und muss dem Verein »Erinnern für die Zukunft« danken, dass er dieses Projekt unterstützt und ermöglicht hat und dass er zudem mit Markreichs Buch eine neue Schriftenreihe begründet hat, zu der bereits weitere Bände erschienen sind (vgl. Rezension Hanno Balz in diesem Band).

*Konrad Elmshäuser*

*Meyer, Hans Hermann: Die Bremer Altstadt. Wanderungen in die Vergangenheit* (Veröffentlichungen des Bremer Landesmuseums für Kunst- und Kulturgeschichte Focke-Museum. Band 107). Bremen: Temmen 2003. 366 S.

Man wird wohl kaum behaupten können, dass an Bildbänden zu Bremens Vergangenheit ein Mangel herrscht. Unter den zahlreichen Neuerscheinungen der Bremensien lokaler und auswärtiger Verlage erfreuen sich gerade die Bildbände, die zu Spaziergängen in die Vergangenheit der Stadt oder einzelner Stadtviertel einladen, besonderer Beliebtheit. Der bescheidene Titel des vorliegenden Bandes, der zugleich als Katalog einer Ausstellung im Focke-Museum erschien, weist daher zunächst kaum auf Besonderes hin. Zumal die Bremer Altstadt zwar das ehrwürdige Zentrum, aber doch nur einen kleinen Teil Bremens ausmacht. Allein die Daten zu Hans Hermann Meyers Publikation lassen jedoch aufhorchen und machen deutlich, dass hier kein kleiner Spaziergang zu Papier gekommen ist, der en passant absolviert werden kann: Großformat, Hochglanzpapier, 459 Abbildungen auf 366 Seiten, dazu ein Beiheft im Rückumschlag mit 40 weiteren, eng bedruckten Seiten!

Meyers Werk will tatsächlich mit Kondition erwandert werden, der Lohn sind einmalige Ein- und Ausblicke, die das Buch zu einer Ausnahmeerscheinung im Genre der Bremen-Bildbände machen. Die sechs Wanderungen, auf die der Leser in dem Band mitgenommen wird, sind das Ergebnis einer konzeptionellen Überlegung, die dem Problem Herr werden musste, die Fülle des Bildmaterials, das ganze Straßenzüge, aber immer wieder auch nur einzelne

Häuser oder Details zeigt, sinnvoll systematisch, aber ohne Wiederholungen zu gliedern. Zwei Grundsatzentscheidungen sind dem Buch dabei sehr zugute gekommen. Zum Einen hat man zugunsten des Bildformats auf überlange Bildtexte verzichtet und weitere Erläuterungen auf das Beiheft verwiesen. Dieses kann vom an Einzelheiten interessierten Leser bequem parallel gelesen werden. Dann hat man zudem auch der Versuchung widerstanden, das Buch durch Gestaltungsmaßnahmen gefälliger und »interessanter« zu machen. Allzu oft entstehen hierbei zweifellos gut gestaltete Bücher, die dann aber mehrere Bilder im Briefmarkenformat auf einer Seite darbieten. In strenger Reihenfolge bringt der Band hingegen ein ganzseitiges Bild nach dem anderen, nur selten wurden zwei Bilder auf eine Seite montiert. Dass hierdurch der Eindruck entsteht, weniger eine Straße zu durchschreiten, als eine Sammlung zu durchblättern, ist nur folgerichtig. Meyers erklärte Absicht war es, in der Tradition älterer Werke von Johann Focke (1922) und Werner Kloos (1978) die Schätze der Bildsammlung des Focke-Museums »einmal in reicher Fülle ans Licht zu ziehen und sie der Öffentlichkeit (...) zu zeigen«. Damit entstand eine vorbildlich gelungene Auswertung eines Fonds, die etwas augenfällig macht, was bei den üblichen Bildbänden, die sich hier und dort ihre Rosinen zum Thema picken, nicht erkennbar werden kann: der ungeheure Wert wissenschaftlich fundierter und professionell betreuter Sammlungen, die über Jahrzehnte hinweg auf- und ausgebaut, gepflegt und erschlossen werden. Die sorgfältige Ausdatierung, Auswertung und Inventarisierung aller im Druck verwendeten Bilder lässt wohl auch den Laien erahnen, dass die Sammlung von Dokumenten zur Bremer Vergangenheit ein erhebliches Maß an Sorgfalt und Zuwendung verlangt, das aus den vielzitierten Kulturschätzen überhaupt erst »Schätze« macht.

In die Freude über den gelungenen Einblick in eine große Sammlung mischt sich natürlich auch die Wehmut, die derartige Bildbände immer geeignet sind, hervorzurufen. Allzu vieles was man an Schönem sieht ist durch architektonisches Mittelmaß ersetzt worden, von den Kriegsverlusten – besonders dramatisch spürbar im Bereich der westlichen Altstadt von der Diepenau bis zum Zuchthaus – ganz zu schweigen. Doch vermeidet der Band einen nostalgischen, verklärt in die Vergangenheit gerichteten Blick, der dem einfachen Festhalten am Alten das Wort redet. Immerhin ist der Wandel die unvermeidliche Begleiterscheinung des Vergangenen, ist fast alles, was auf den 459 Bilddokumenten sichtbar wird, irgend wann einmal selbst an die Stelle eines älteren, vorherigen Bauwerks gesetzt worden, das damit zum Untergang verurteilt wurde. Den spannenden Prozess des Wandels zu dokumentieren und »dabei Neues geboten und unsere Kenntnis des alten Bremen bereichert zu haben«, ist der von Meyer formulierte Anspruch, dem er mit erkennbarer Liebe zum Gegenstand und wissenschaftlicher Präzision in der Durchführung voll gerecht geworden ist.

*Konrad Elmshäuser*

*Nelles, Dieter: Widerstand und internationale Solidarität. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF) im Widerstand gegen den Nationalsozialismus* (Veröffentlichungen des Instituts für soziale Bewegungen. Schriftenreihe A: Darstellungen. Band 18) Essen 2001. 458 S.

Bei der Studie von Dieter Nelles handelt es sich um die für den Druck gestraffte und überarbeitete Fassung seiner von der Gesamthochschule Kassel angenommenen Dissertation. Sie befaßt sich mit dem Widerstand der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) gegen den Faschismus. Die am Ausgang des 19. Jahrhunderts gegründete ITF hatte sich in der Zwischenkriegszeit zu einem der wichtigsten internationalen Gewerkschaftsverbände entwickelt; zunächst waren in ihr nur Seeleute organisiert, denen sich Hafenarbeiter und später auch Eisenbahner anschlossen. (Die beiden letzteren Berufsgruppen sowie die Binnenschiffer werden in dieser Rezension nicht berücksichtigt). Die ITF bemühte sich gezielt, ihren Tätigkeitsbereich wie auch ihre Organisation über Mittel- und Westeuropa hinaus weltweit auszuweiten. Es ist das Ziel von Nelles, den internationalen linkssozialistisch-syndikalistischen Widerstand der Arbeiter im maritimen Sektor aus dem Bereich der Nichtbeachtung durch die historische Zunft und die Gewerkschaften herauszuholen. Weder für den DGB noch für den FDGB der DDR eignete sich der syndikalistische Charakter des ITF-Widerstandes zur »Traditionspflege«. Denn sowohl von den Sozialdemokraten als auch von den Kommunisten wurde der Syndikalismus ausgegrenzt und diffamiert.

Ausgehend von einer Analyse des Forschungsstandes umreißt Nelles in einem zweiten Kapitel »Rahmenbedingungen und Milieu des Widerstands: Seeleute im Nationalsozialismus«, das dritte Kapitel setzt sich mit »Traditionen des Widerstands« der Seeleute und der ITF auseinander, das vierte und fünfte Kapitel über »die Gruppe deutscher Seeleute in Antwerpen 1936–1939« und den »ITF-Widerstand unter Seeleuten in Europa und den USA« stellen den Schwerpunkt seiner Arbeit dar. In weiteren Kapiteln wird der »ITF-Widerstand und -Exil 1939« (Kapitel 6) sowie der »ITF-Widerstand im Zweiten Weltkrieg« (Kapitel 7) dargestellt.

Im Mittelpunkt seiner Arbeit steht eine kleine Widerstandsgruppe, die sogenannte »Antwerpener Seeleutegruppe«, ehemals Mitglieder der KPD, die sich in der Mitte der 1930er Jahre der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) angeschlossen hatten. Ihre Arbeit wurde von deren linkssozialistischen Generalsekretär Edo Fimmen (1881–1942) nicht nur mit Sympathie gesehen, sondern auch tatkräftig unterstützt. Zwischen 1935 und 1939 hatte die Seeleutegruppe Kontakte zu den Besatzungen von über 600 deutschen Schiffen und baute ein Vertrauensleutesystem, dessen harten Kern ehemalige Mitglieder kommunistischer Organisationen bildeten, auf insgesamt 322 deutschen Handelsschiffen auf. Monatlich wurden zwischen 1.000 und 3.000 deutsche Seeleute von der ITF-Gruppe propagandistisch bearbeitet; Nelles geht von einem Kern von 300 bis 400 Seeleuten aus, die sich mit den Zielen der ITF-Gruppe identifizierten und rechnet mit einer mindestens ebenso großen Anzahl von Sympathisanten. Die Vertrauensleute auf den Schiffen verbreiteten in fast allen deutschen Hafenstädten die Schriften der

ITF. Die Antwerpener Seeleute-Gruppe gab eine hektographierte antifaschistische Zeitschrift, »Die Schifffahrt«, heraus, die ebenso wie Flugblätter auf den Antwerpen anlaufenden Schiffen verteilt wurde. Zudem schmuggelte sie antifaschistisches Material über die Bremer und Hamburger Häfen nach Deutschland, betrieb Fluchhilfe und organisierte militärische Spionage während des Spanischen Bürgerkrieges.

Nelles betont, daß die Antwerpener ITF-Gruppe eine Ausnahme in der Geschichte des deutschen Kommunismus bildete, denn: »Es gab keine andere oppositionelle Gruppe, der es nach der Abspaltung von der KPD gelang, die Partei hinsichtlich Mitgliederzahl und politischem Einfluß in einer ganzen Berufsbranche zu überflügeln.« (S. 154). Über Form und Inhalt illegaler Arbeit hatte es tiefgreifende Differenzen zur KPD wegen der Beibehaltung formaler Organisationsstrukturen mit Mitgliedsausweisen und Beitragsmarken gegeben, worauf die KPD bestand, was aber der Gestapo die Möglichkeit gab, viele illegale Widerstandsgruppen zu zerschlagen. Als die KPD die Vorschläge der durchschnittlich acht Männer umfassenden Antwerpener Gruppe auf eine weitgehende Autonomie der Seeleute innerhalb der Partei nicht akzeptierte, lösten diese ihre Verbindungen zur KPD und setzten seit Anfang 1935 ihre Arbeit im Rahmen der ITF fort. Daraufhin wurden die beiden Führungspersönlichkeiten der Antwerpener Gruppe, Hermann Knüfken und Kurt Lehmann, als »Trotzkisten« aus der KPD ausgeschlossen.

Die Arbeitsweise sah wie folgt aus: Nach einer Arbeitsbesprechung begaben sich ihre Mitglieder einzeln an Bord deutscher Schiffe, unterhielten sich mit Besatzungsmitgliedern über deren Arbeitsbedingungen, ihre Verpflegung und das Verhältnis zu ihren Vorgesetzten sowie die Lage in Deutschland. Bestand ein Vertrauensverhältnis zur jeweiligen Besatzung, so besprach man offen politische Themen und die Mitglieder der Gruppe verteilten Literatur an Bord. (Zumeist fiel bei den Besuchen noch ein Mittagessen ab). Tabu war der Besuch der großen Passagierdampfer, die zu stark bewacht waren.

Der Autor stellt nicht nur die Aktivitäten und das Selbstverständnis der Gruppe dar, sondern untersucht auch die Herkunft und den Werdegang ihrer Mitglieder. Auch der von anderen Ländern aus organisierte Seeleute-Widerstand bleibt nicht unberücksichtigt. So stand Willy Brandt, der spätere SPD-Vorsitzende und Bundeskanzler als SAP-Aktivist von Schweden aus in Kontakt zur ITF und schickte dieser Berichte.

Neben der sympathischen Vaterfigur von Edo Fimmen spielt Hermann Knüfken (1893–1976) als führendes Mitglied der Antwerpener Seeleutegruppe eine besondere Rolle. Knüfken hatte 1920 einen Hamburger Fischdampfer gekapert und damit die beiden Delegierten der KAPD, Jan Appel und Franz Jung, nach Murmansk transportiert, damit diese am II. Kongreß der Kommunistischen Internationale teilnehmen konnten. (Daraufhin nannte Lenin fortan Knüfken »Genosse Pirat«.) Die ITF-Seeleutegruppen in Antwerpen und in anderen Hafenstädten umfaßten »fast das gesamte Spektrum der damaligen Linken« (S. 279); sie kamen aus der KPD, KPD-O, SPD, SAP, der Gruppe Neu Beginnen und von den Anarchosyndikalisten. So kann Nelles feststellen, dort sei »die Einheitsfront der Arbeiterklasse gegen den Faschismus nicht nur propagiert, sondern im kleinen auch tagtäglich praktiziert« worden. (S. 167)

Die Seeleute waren während des NS-Regimes die am besten organisierte Berufsgruppe im Widerstand. Ihre Ablehnung des NS-Herrschaftssystems bewirkten mehrere Faktoren: Ihre Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord hatten sich unter den Nazis verschlechtert, die Seeschifffahrt war wegen des Arbeitskräftemangels zur Zuflucht für politische und soziale Außenseiter geworden, das Milieu, in dem sie sich bewegten, war ohnehin den Nationalsozialisten nicht freundlich gesinnt, vor allem aber hatten sie im Ausland Vergleichsmöglichkeiten, um die NS-Propaganda leichter zu durchschauen. Nach Nelles stellte der Seeleute-Widerstand eine bis zu diesem Zeitpunkt »einzigartige Verbindung von drei Elementen dar: des Radikalismus der seemännischen Arbeiterschaft, der revolutionär syndikalistischen Konzeption der politischen Aktivisten und der sozialrevolutionären Tradition des ITF-Sekretariats unter Fimmen.« (S. 31)

Worin aber besteht der spezifische Bremen-Bezug dieser Studie? Abgesehen davon, daß deutsche Handelsschiffe und Seeleute ohne die Hansestadt an der Weser nicht denkbar waren, wertete Nelles nicht nur Archivalien des Bremer Staatsarchivs aus, sondern Schiffe bremischer Reedereien (die gab es damals noch!) und die bremischen Häfen spielen eine wichtige Rolle in seiner Arbeit. Zudem begegnen dem Leser Personen, die in Bremen politisch aktiv gewesen waren: Adolf Bittner, Delegierter des Seemannsbundes, und Maurice Disch (zeitweilig auf Heinrich Vogelers Worpstedter Barkenhoff wohnend), der die in der Allgemeinen Arbeiter-Union (AAU) in Bremerhaven organisierten Seeleute vertrat, reisten 1919 zum Gründungskongreß der Roten Gewerkschafts-Internationale (RGI) nach Moskau; Waldemar Pötzsch wurde Mitarbeiter der Deutschlandberichte der Sopade und Franz Pietrzak war Funktionär des Deutschen Schifffahrtsbundes sowie Mitbegründer und Leiter des Interklubs in Bremen. Dazu wäre noch Ernst Schneider alias »Ikarus« zu zählen, der während der Existenz der Bremer Räterepublik in Wilhelmshaven eine weitere Räterepublik zu etablieren suchte.

Dieter Nelles konnte nicht nur das vollständig erhaltene Archiv der ITF systematisch auswerten, sondern auch die relevanten Bestände vieler nationaler wie auch internationaler Archive. Zudem zog er zeitgenössische Periodika, Protokolle von Kongressen, Memoiren und die relevante Sekundärliteratur heran, so daß seine Studie auf einer breiten empirischen Basis beruht. Der Autor hat diese immense Materialfülle akribisch aufgearbeitet. Trotz der starken Sympathie mit dem Gegenstand seiner Untersuchung wahrt Dieter Nelles eine kritische Distanz. Seine Studie leistet einen bedeutenden Beitrag zur Geschichtsschreibung über den Widerstand maritimer Arbeiter gegen den Nationalsozialismus, wobei es ein besonderer Verdienst ist, daß er die nationalgeschichtliche Perspektive überwunden und um die internationale Dimension erweitert hat. Zudem umfaßt seine Arbeit eine Sozialgeschichte der deutschen Seeschifffahrt der 30er und 40er Jahre und ist zugleich ein Beitrag zum Internationalismus der europäischen Arbeiterbewegung zwischen den Weltkriegen.

*Peter Kuckuk*

*Osmers, Jan: Auf ganz eigenen Wegen. Das Leben Konrad Weichbergers.*  
Bremen: Schönemann 2001. 219 S.

Seit die »Kollektion STiNT« in der letzten Dekade des vergangenen Jahrtausends ihr Gesamtwerk in acht Bänden veröffentlichte, ist Konrad Weichberger (1877–1948) in Bremen wieder zu einem Begriff geworden; aber nicht bloß hier: »Es ist eben die einzige Ausgabe, die es je geben wird«, seufzte der Dichter Wulf Kirsten in Weimar (wo Weichberger geboren worden und auch gestorben war). Der Herausgeber dieser Edition, Jan Osmers, hatte in einem frühen Heft der Bremer Literaturzeitschrift STiNT erstmals auf den einigermaßen verschrobene Lyriker, Pädagogen, Sprachforscher und Übersetzer aufmerksam gemacht. In der Reihe »Bremer Literatur Spuren«, die der hiesige Schönemann Verlag publiziert, hat Jan Osmers seine geduldige, hingebungsvolle Beschäftigung mit dieser bemerkenswerten Gestalt um eine ausführliche Lebensbeschreibung ergänzt und damit vorerst abgeschlossen.

Es ist der Umstand, dass er fast 30 Jahre in Bremen gelebt und auf mancherlei Weise gewirkt hat, der Weichberger für unsere Region in der Tat interessant macht, und deshalb nimmt dieser zweite Teil – die Phase von 1903 bis 1930 – zu Recht den breitesten Raum ein. Die Darstellung der Kindheit und Jugend in Weimar, aber auch des Studiums in Jena geht diesem zentralen Abschnitt voraus; ihm folgt eine Schilderung der Jahre, die der bizarre Mann in Ottersberg und Berlin verbracht hat; der vierte Teil gibt sein letztes Lebensjahrzehnt wieder, dessen Schauplatz erneut Weimar gewesen ist.

Jan Osmers hat diese Biographie – von Bernd Gosau lektoriert – genau, gründlich und ebenso mühe- wie liebevoll recherchiert. Das bezeugen bereits die sage und schreibe 349 Anmerkungen, die sich über die 190 Seiten seines Opus verteilen. Überdies hat der Chronist nicht mit Abbildungen gespart, die den Text auflockern, der dargestellten Zeit Kolorit mitteilen und den einen oder anderen Wesenszug des Protagonisten anschaulich beleuchten. Zudem bietet ein Anhang neben jenen zahlreichen Anmerkungen auch noch eine Liste der benutzten Archive, ein Personenregister und eine umfassende Bibliographie.

Dass Weichberger, wie sein Biograph gleich in den ersten Zeilen der Einleitung behauptet, »das kulturelle Leben der Stadt geprägt« habe, ist allerdings gröblich übertrieben, wenn er sich auch vielfältig – nämlich als Schriftsteller und Übersetzer, als Initiator und Förderer der Künste, als unkonventionell-engagierter Pädagoge wie als vehementer Kritiker der offiziellen Schulpolitik – eingemischt hat. Auf der nämlichen Seite formuliert Osmers zurückhaltender, der vielseitig interessierte Autor habe dieses Leben »angeregt« – das dürfte den wahren Sachverhalt besser treffen. Im Übrigen aber eröffnet die detailreiche und sorgfältige Arbeit ihren Leserinnen und Lesern den teilnehmenden Nachvollzug eines anrührenden und gefährdeten, bewegt-bewegenden und abenteuerlichen, spannenden und tragischen Lebens. Und wenigstens ein Sprachgebilde von Konrad Weichberger sollten alle Bremerinnen und Bremer auswendig hersagen können – das Poem »Abschied«, weil (wie Tucholsky sagte, dessen »allerliebstes Lieblingsgedicht« es war) »darin die deutsche Sprache selber dichtet, man hört ihr Herz puppern; das ist überhaupt nicht

auf Papier geschrieben, das ist in den Blumentöpfen eines Balkons gewachsen«; es lautet:

*Lass du doch das Klavier in Ruhe;  
das hat dir nichts getan;  
nimm lieber deine Gummischuhe  
und bring mich an die Bahn.*

Jürgen Dierking

*Pawlik, Peter-Michael: Von der Weser in die Welt. Band II. Die Geschichte der Segelschiffe von Weser und Hunte und ihrer Bauwerften. 1790 bis 1926 Elsfleth Brake Oldenburg (Hrsg. vom Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven, und vom Schiffahrtsmuseum der oldenburgischen Weserhäfen, Brake). Bremen: Hauschild 2003. 648 S.*

Der erste Band dieses Werkes beschäftigte sich mit der vor- und frühindustriellen Werftlandschaft an der Lesum und Weser im Bereich des heutigen Bremen-Nord sowie auf dem gegenüberliegenden Weserufer in der Zeit zwischen 1770 und 1893 und erschien 1993. Er wurde in diesem Jahrbuch (Bd. 74/75, 1995/96, S. 309-310) besprochen. Der nun vorliegende zweite Band erstreckt sich auf die Werften und ihre Neubauten in Elsfleth, Dreisielen und Weserdeich (im nördlichen Stedingerland), Oldenburg-Stadt, Oberhammelwarden und Brake (Hammelwarden, Fünfhausen, Klippkanne).

Zunächst wird eine Übersicht über die einzelnen Werften gegeben (S. 11-18), die, wie so vieles sonst in diesem voluminösen Buch, dessen Charakter als Nachschlagewerk unterstreicht. Ferner werden im einführenden Teil ein instruktiver Überblick über Strom- und Hafenverhältnisse in den einzelnen Weserorten, eine kurze Typenkunde, eine sehr nützliche Flaggenkunde (S. 20-23) sowie ein besonders den Kunsthistoriker (aber nicht nur den) interessierenden Exkurs über die namhaften Marinemaler an der Unterweser (die beiden Fedelers, Oltmann Jaburg u. a., S. 25-28) geboten. Das Herzstück dieser Arbeit behandelt die einzelnen Werften und ihre Schiffe ausführlich.

Der Verfasser, Jurist und bekennender »Shiplover« (S. 648) konzentriert sich auf die Segelschiffswerften, vor allem aber eben auf die Neubauten. Dieser Ansatz darf von theorielastiger akademischer Seite nicht voreilig als unwissenschaftlich verworfen werden.

Die vorindustriellen, meist auf handwerklicher Grundlage arbeitenden Holzschiffswerften im späten 18. und 19. Jahrhundert fristeten ein oft sehr flüchtiges, für die historische Forschung nicht immer so ohne weiteres greifbares Dasein. Es handelte sich um primitive, meist provisorisch hergerichtete Schiffbauplätze, welche unserer heutigen Vorstellung von einer Werft nicht entsprechen. Den Verwaltungsaufwand muß man sich ebenso rudimentär vorstellen, denn so ein Schiffszimmerbaas konnte mit Säge und Dechsel meist besser umgehen als mit Griffel und Feder. Ein solcher Selfmademan verhandelte mit seinen Kunden vornehmlich mündlich und lebte auch sonst in einer ganz anderen historischen Realität als die Menschen auf den späteren industriellen

und rational durchorganisierten Werften. Letztere haben nicht nur eindrucksvolle Industrieanlagen mit einem gewaltigem Maschinenpark hochgezogen, sondern waren als Aktiengesellschaft berichtspflichtig. Sie betrieben zumindest in Ansätzen eine professionelle Werbung (einschließlich beginnender Industriefotografie) und haben deswegen einen wesentlich stärkeren Niederschlag in den historischen Quellen, aber auch in der ab etwa 1900 einsetzenden Fachliteratur gefunden. Von alledem findet sich bei jenen Schiffbaubetrieben, um die es hier geht, keine Spur. Auf irgendwie geartete Firmenarchive darf man sowieso nicht hoffen, denn selbst bei modernen Werftunternehmen findet sich dergleichen eher selten und dann meist nur in geringem Umfang.

So stellt sich die Frage, auf welche Art von Überlieferung man überhaupt zurückgreifen kann, um doch noch ein Profil über die historische Entwicklung einer Segelschiffswerft und deren wirtschaftliches Auf und Ab aus den nur sehr spröden Quellen nachzeichnen zu können. Dirk J. Peters hat in seiner wegweisenden Dissertation über den Seeschiffbau in Bremerhaven (1987 gedruckt) einen *industriearchäologischen Ansatz* verfolgt und, seinem wissenschaftlichen Schwerpunkt entsprechend, sich mit der Entwicklung der Anlagen beschäftigt. Immerhin nahmen die Arbeiten zu jenem kompakten wie konsistenten Werk mehrere Jahre in Anspruch.

Pawlik ist dagegen einen anderen, wenngleich ähnlich zeitraubenden Weg gegangen und hat einem *schiffsbiographischen* sowie einem *genealogischen Ansatz* (über die Schiffbaumeister) den Vorzug gegeben. Auch diese Methode hat eine Fülle reicher Erkenntnisse eingefahren, wie allein der Umfang des Bandes unschlagbar beweist. Vor allem eröffnet sich hier der Blick auf ein faszinierendes wie elementar wichtiges Teilgebiet einer jeden Werft: auf den Vertrieb. Von daher stellt die Fülle der Schiffsdaten keinen Selbstzweck dar, sondern eröffnet den Blick auf ein vielfältiges Beziehungsgeflecht an Kundenkontakten, was den Nutzen dieses Werks für zahlreiche weitere wirtschafts-, schiffahrts- und personengeschichtliche Untersuchungen unter Beweis stellt. Dies gilt nicht nur für die Werftkunden, sondern für die Lebensläufe der Neubauten insgesamt. Was man mit dieser beeindruckenden Materialfülle alles machen kann, soll anhand eines Desiderats verdeutlicht werden. So tauchen bei Seenotfällen, aber auch in Berichten über Alltagssituationen zahlreiche Schleppernamen auf. Für weitere historische Untersuchungen zur Geschichte der Bugsierschiffahrt würde es z. B. die Mühe lohnen, alle jene Namen einmal heraus zu filtern und aufzulisten. Auf diese Weise kämen nicht nur einzelne banale Einsätze, sondern komplexere Bewegungsbilder, Einsatzschwerpunkte sowie Aussagen zum Schleppgeschäft allgemein zustande.

Die Zusammenstellung der bei den einzelnen Werften erbauten Schiffe (bis auf ein paar Dampfer und eiserne Feuerschiffe alles Segler unterschiedlicher Größe) bedeutete nicht nur jahrelange mühselige wie akribische Arbeit für den Vf., sondern auch die Berücksichtigung möglicher Überlieferungslücken. Der industrielle Schiffbau hat mit seinen Baunummern und Schiffslisten, die aus einer rationellen technischen Organisation herrühren, für eine wesentlich übersichtlichere und reichhaltigere Quellenlage gesorgt. Aber solche Zusammenstellungen waren für die vorindustrielle Zeit eher die Ausnahme als die Regel. Im vorliegenden Fall hat nur die Werft von Johann Ahlers in Elsfleth

(1853 – ca. 1890) eine Bauliste hinterlassen (S. 43). Ansonsten mußte Pawlik nachträglich Baunummern zuweisen. In seinem Hinweis auf den »Mut zur Lücke« (S. 7) unterstreicht er den Corpuscharakter seines Werks und führt auch noch einige an der Unterweser erbaute Schiffe auf, denen eine Bauwerft nicht zugeordnet werden konnte (S. 610 - 614).

Was sonst noch zu diesem materialreichen wie auch schön gestalteten Werk zu sagen wäre: Zahlreiche Querverweise (u. a. auf Band 1) beweisen nicht nur ein permanentes Weiterarbeiten des Autors, sondern auch dessen Akribie. Er fußt dabei in erschöpfender Art und Weise auf Archivquellen, Seeamtsberichten, auch die »Weser-Zeitung« wird als schier unerschöpfliches Reservoir ausgeschöpft. Die Zitate sind zwar gelegentlich sehr lang geraten (wie auf S. 25 - 28), doch dabei entsteht keineswegs der Eindruck unreflektierten und damit sinnlosen Abschreibens, sondern wohl erwogener Auswahl. Ebenso überblickt der Vf. die Literatur souverän. Wo es angebracht wird, verfehlt Pawlik auch nicht, auf die in der maritimen Buchwelt so häufig vernachlässigte allgemeine Geschichte hinzuweisen, so etwa im Zusammenhang mit einem Schiffsnamen auf die Schlacht von Königgrätz alias Sadowa 1866 (S. 129). Im Zusammenhang mit Lüderitz (1883) wird sachgerecht ein wesentlich komplexerer kolonialgeschichtlicher Zusammenhang zumindest angedeutet (S. 329). Zahlreiche Pläne, Schiffsgemälde, Hafen- und Werftansichten sowie Personenporträts schmücken das Buch. Neben einigen anderen Personen und Institutionen hat vor allem das für das Thema des Buches besonders zuständige Schiffahrtsmuseum in Brake seine Schatzkammern zugänglich gemacht. Eine weitere sinnvolle Ergänzung besteht aus Kartenausschnitten und Hafensichten, die einen Bezug zu Vorgängen in den Schiffsbiographien besitzen. Alles in allem: Rezensent bedauert zutiefst, daß ihm bei der Neuinventarisierung der Bestände in Brake (1995 – 1997) nicht schon dieses Werk zur Verfügung gestanden hat. Und schließlich: Der Wert von schiffsbiographischer Arbeit sollte in Gestalt dieses Buches auch den größten theorielastigen Zweifler aus dem akademischen Elfenbeinturm eines Besseren belehren. Ein dritter Band über Bremerhaven ist beabsichtigt und dieses weitere opus magnum Pawliks wäre dann eine sinnvolle Ergänzung zu der bereits oben erwähnten Pionierarbeit von Dirk Peters.

*Christian Ostersehlte*

*Rech, Manfred: Gefundene Vergangenheit – Archäologie des Mittelalters in Bremen. Mit besonderer Berücksichtigung von Riga. Begleitpublikation zur gleichnamigen Ausstellung im Focke-Museum / Bremer Landesmuseum vom 19. November 2003 bis 28. März 2004 (Bremer Archäologische Blätter. Beiheft 3/2004). Bonn: Habelt 2004. 431 S.*

Vom 19. November 2003 bis zum 28. März 2004 wurde im Bremer Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte (Focke-Museum) die Ausstellung »Gefundene Vergangenheit – Archäologie des Mittelalters in Bremen« gezeigt, die erste umfassende Ausstellung zur bremischen Mittelalterarchäologie

überhaupt. Sie wurde von rund 13 000 Besuchern gesehen. Auch der gleichnamige Ausstellungskatalog, erschienen als drittes Beiheft der Reihe der Bremer Archäologischen Blätter, traf auf ein deutlich größeres Interesse einer breiten Öffentlichkeit, als diese Publikationen es üblicherweise erlangen. Der Katalog erschien einige Wochen nach Ausstellungsbeginn, da der Autor, der Bremer Landesarchäologe Prof. Dr. Manfred Rech, das Manuskript bemerkenswerterweise bis zuletzt um aktuellste Grabungsergebnisse erweiterte.

In vier Kapiteln werden die Geschichte der archäologischen Forschung in Bremen, die naturräumlichen Gegebenheiten, die spätsächsisch-karolingische Domburg mit Marktsiedlung sowie die hochmittelalterliche Stadt behandelt. Der Schwerpunkt des einen Zeitraum von 750 bis 1500 umfassenden Katalogs liegt dabei auf dem hohen und späten Mittelalter, der Verfasser richtet den Blick in Bezug auf einzelne Aspekte aber auch in die frühe Neuzeit.

Bereits im Untertitel ist die besondere Berücksichtigung der Partnerstadt Riga vermerkt, die zum Vergleich stadtgeschichtlicher Entwicklungen bevorzugt herangezogen wird. Dies lässt sich dadurch erklären, dass der hiesige Landesarchäologe im Jahr 2001 an der Ausstellung »Bremen und Riga – die gemeinsame Hansekultur« mitwirkte, die im Rigaer Museum für Stadtgeschichte und Schifffahrt anlässlich des 800-jährigen Stadtjubiläums gezeigt wurde. Im Gegenzug beteiligten sich die Rigaer Archäologen nun mit ausgewählten Funden an der Bremer Ausstellung.

Der Auswertung von Befunden stellt Rech ein Kapitel voran, in dem er die Entwicklung der archäologischen Erforschung Bremens von den ersten Anfängen bis zu den Tätigkeiten der Landesarchäologie in den letzten Jahren skizziert. Er stellt die sich im Dienst um die hiesige »Spatenforschung« aus beruflichem oder privatem Interesse verdient gemachten Personen wie Georg Barkhausen, Johann Focke oder Ernst Grohne vor und schildert unter anderem auch den Anteil der 1861 als »Sektion des Künstlervereins zur Erhaltung Bremischer Altertümer« gegründeten, späteren Historischen Gesellschaft an der Entwicklung bis hin zur heutigen Stadtkernarchäologie.

Das darauf folgende Kapitel über Geologie, Bodenkunde, Vegetationsgeschichte und Bodennutzung dient als wichtige Grundvoraussetzung, um die Siedlungsbedingungen auf der Bremer Düne verstehen zu können. Auf dieser Basis breitet Rech die Entwicklung der früh- und hochmittelalterlichen Stadt unter Auswertung der archäologischen Funde und Befunde aus.

Als Gratwanderung erscheint dabei insbesondere in der »Domburg-Frage« die ausführliche Erörterung bisher in der Forschung aufgestellter Thesen. Seit der Entdeckung zweier Spitzgräben auf dem Domshof im Jahr 1940 durch E. Grohne wurde in zahlreichen Veröffentlichungen über mögliches Ausmaß und Alter der Domburg diskutiert. Rech beschreibt diese sowie frühere und spätere Funde und bis ins Detail auch älteres, unveröffentlichtes Planmaterial, dem er einige Bedeutung zumisst, ohne es allerdings abzubilden. Neue Ergebnisse kann er daraus nicht gewinnen. Viel Raum wird also der erneuten Betrachtung zurückliegender Untersuchungen gegeben. Diese sind zwar durchaus von Interesse, allerdings weitaus weniger als die erste Auswertung der Marktplatzgrabung von 2002, die neue und konkrete Erkenntnisse zur Trasse der Domburgbefestigung erbrachte. Gerade angesichts des

öffentlichen Interesses, das die archäologischen Tätigkeiten im Schatten von Rathaus und Dom vor nur kurzer Zeit erweckten, hätte der in die Forschungsgeschichte zurückgreifende Teil des Kapitels zugunsten der aktuellen Entwicklung gestrafft werden können.

Damit sind wir beim Hauptproblem des vorliegenden Katalogs angekommen: Die zum Teil vielschichtigen Problemstellungen sind zwar für das Fachpublikum interessant, seinem eigentlichen Zweck – nämlich Begleitband zur Ausstellung zu sein – wird dieser im Grunde allerdings erst im vierten Kapitel gerecht, das den Hauptteil bildet und auch den weniger fachversierten Ausstellungsbesucher, der das Gesehene vertiefen will, erfreuen wird. Rech stellt klar untergliedert verschiedene Merkmale der hochmittelalterlichen Stadt vor. Ihre Erscheinungsform wird greifbar durch die Betrachtung von Straßen und Infrastruktur, Befestigungen, Holz- und Steinbauten. Die Handelsgeschichte wird beleuchtet durch die Untersuchung der Häfen an Balge und Schlachte sowie anhand eines ausführlichen Querschnitts durch die in Bremen gehandelten Waren. Einblicke in das städtische Leben erlauben die Kapitel über Alltag, Handwerk und Zünfte. Eindrucksvoll sind die Gegenstände, die unter dem Titel »Kult- und Brauchtum« besprochen werden, nämlich unter anderem die in bedeutender Anzahl aus der Weser geborgenen Pilgerzeichen, die im Jahr 2002 gefundene Hanseschale oder die das Ausstellungsplakat zierende Ledermaske.

Erwartet der Leser von einem Ausstellungskatalog in erster Linie die Behandlung der Ausstellungsinhalte und Exponate, so überrascht in diesem Fall die gründliche, umfassend wissenschaftliche Herangehensweise des Autoren, die sich allerdings über längere Strecken eher an das Fachpublikum wendet. Die Mittelalterarchäologie und ihre Ergebnisse werden im Rahmen der gesamten Siedlungsgeschichte Bremens ausgebreitet. Da schon die archäologischen Entdeckungen in großer Fülle zu behandeln sind, erstaunt es, dass außerdem sowohl die schriftliche als auch die bildliche Überlieferung zum Teil bis ins Detail besprochen werden (z. B. in Bezug auf die Stadtmauer, S. 87f.). Die Hinzuziehung der Bildquellen in Ergänzung zu den Fotos und Zeichnungen der Funde und Befunde ist für den Katalog jedoch ein auflockernder Gewinn, zumal letztere oftmals erst durch die im Text erfolgten Beschreibungen verständlich werden. Die umfangreiche Bebilderung (401 Abbildungen auf 398 Seiten) ist im Übrigen eine nicht zu unterschätzende Leistung, zumal die Qualität – verglichen mit der der sehr unterschiedlichen Vorlagen – zusammenfassend als sehr gut bezeichnet werden kann. Ein äußerst umfangreiches Literaturverzeichnis rundet das Werk ab. Dieser Katalog dient dem Leser nicht nur zur Nachbereitung der Ausstellung, sondern stellt ein Standardwerk zur Archäologie in Bremen dar, aus dem auch Wissenschaftler ihren Nutzen ziehen werden.

*Karolin Bubke*

*Schulz, Andreas: Vormundschaft und Protektion. Eliten und Bürger in Bremen 1750–1880 (Stadt und Bürgertum, Band 13). München: R. Oldenbourg 2002. X und 790 S.*

Nach Untersuchungen über Wetzlar, Dortmund, Wiesbaden, Frankfurt am Main, München, Augsburg, Köln und Münster ist Andreas Schulz' Werk die neunte einer einzelnen Stadt gewidmete Studie im von Lothar Gall geleiteten Frankfurter Forschungsprojekt über »Stadt und Bürgertum im Übergang von der traditionellen zur modernen Gesellschaft« und in der Reihe »Stadt und Bürgertum«. Bremen vertritt in diesem Kontext die Hansestädte, den »freibürgerlichen Entwicklungstypus« (S. 16). Auf einer beeindruckenden Quellen- und Literaturbasis und mehreren aus Archivalien und gedruckten Quellen erhobenen »Bürgertums-Dateien« beruht die Darstellung, die ein gutes Jahrhundert bremischer Geschichte von 1780 bis 1880 erhellt und trotz der Fülle der behandelten Aspekte stets angenehm zu lesen ist, von den modischen Begriffen »Geschäftsphilosophie« (S. 485, Anm. 100) und »Wirtschaftsphilosophie« (S. 579) einmal abgesehen. Das Buch enthält 33 Tabellen und sechs Abbildungen, ein »Verzeichnis der Bürgertums-Dateien« sowie Personen-, Sach-, Länder- und Ortsregister.

Schulz fragt nach den Selbstdefinitionen und realen Erscheinungsformen des Bürgertums als »Sozialformation« (S. 7) und »Handlungszusammenhang« (S. 12), nach Einheit und Differenzierung, politischen Aktivitäten, wirtschaftlicher Betätigung, sozialem und kulturellem Engagement, nach Sozialisation, Organisation und Kommunikation, zentralen Themen also moderner Stadtgeschichte und Bürgertumsforschung. Als »Gliederungsprinzip« (S. 19) wählt er im Anschluss an Wilhelm Dilthey und Karl Mannheim drei Generationen von Bürgern – »Hausväter«, »Patriarchen«, »Potentaten« –, dem Gedanken folgend, »daß zwischen historischen Umbrüchen und Generationswechselln häufig ein genuiner Zusammenhang besteht« (ebd.). Den Leserinnen und Lesern ist zu empfehlen, vor der Lektüre des ganzen Werks Schulz' knappe und verdichtete Zusammenfassung »Eliten und Bürger – ein Fazit« (S. 701-711) zu konsultieren, die den zentralen Ansatz der Arbeit und ihr »Gliederungskonzept« verdeutlicht.

Das erste der drei großen Kapitel behandelt »Die Generation der Hausväter (1750 – 1830). Ständisches Bürgertum und Reichsstädtisches Selbstbewußtsein«. Es bietet eine anschauliche Analyse der berufsständischen Gliederung und politischen Verfassung der Stadt, der einzelnen Stände und ihres »Soziallebens«, sodann der »Elemente des Wandels«, insbesondere der Aufklärung mit neuen Organisations- und Kommunikationsformen und der »Umbruchsphase« um 1800, die sich gleichwohl durch eine Elitenkontinuität auszeichnete. Die Generation der um 1750/60 geborenen »Hausväter«, der angesehenen, angesessenen und vermögenden Bürger prägte das »Sozialleben« und »Honoratiorenregiment« der Stadt (S. 235) mit dem engen »Konnex zwischen Ansehen, Vermögen und politischem Einfluß« (S. 230). Auch das Konnubium und die Vereinszugehörigkeit waren wichtige Faktoren im Bürgertum.

Das zweite Kapitel thematisiert »Die Generation der Patriarchen. Bürgerliche Eliten und ihre städtische Gefolgschaft (1814 – 1848)«. Die Generationen

der »Hausväter« und »Patriarchen« überlagerten sich demnach. Untersucht werden die politische Entwicklung in und nach der Franzosenzeit, die »Wiedergeburt« 1813/14, die »Politik in der bürgerlichen Gesellschaft«. Deutlich wird, dass der »sogenannte ›Verfassungskampf‹ von 1814« in einem »Kompromiß konkurrierender Eliten« (S. 271) in Rat und Bürgerschaft endete. Mit dem Konventsbürgertum«, so Schulz, »konstituierte sich eine politische Klasse« (S. 275) von Bürgern, »die ein dynamisches Verständnis von politischer Partizipation pflegten« (ebd.). Behandelt werden das Feld der Schulreformen, der politische Protestantismus sowie Presse und Öffentlichkeit als neue wirkungsmächtige Faktoren. Überzeugend plädiert Schulz dafür, »religiöse, soziale und politische Bewegungen im Vormärz als einen strukturell verbunden Kontext« zu begreifen (S. 285). Mit den Pfarrerwahlen, so seine These, war »die Politisierung des gemeinen Mannes« verbunden (S. 290). Dieser Begriff hätte freilich präzisiert, sozial exakt verortet werden sollen. Die sich entfaltende Presse forcierte »die Thematisierung der großen wie der lokalen Politik, die Entstehung einer politischen Vereins- und Straßenöffentlichkeit, kurz: die allgemeine Politisierung des Stadtbürgertums« (S. 300). Dieser Prozess wird ebenso eindringlich beschrieben wie die Entstehung einer liberalen »Partei« um 1830, an der sich besonders »Angehörige der freiberuflichen Bildungsschicht« (S. 309) beteiligten. Den Zusammenhängen von »Sozialmoral, Bürgerehre und Legitimität« gilt ein eigener Abschnitt, nicht zuletzt der »praktischen Bürgersolidarität mit den mittellosen und schwächeren Sozialgruppen in der Stadt« (S. 331), die auch zu neuen Vereinsgründungen führte. Das stabile Bündnis, das Rat, Kaufmannschaft und die mittelständische Klientel in zwei Generationen verbunden und die Einheit von Stadt und Bürgertum gesichert hatte, vermochte sich, wie Schulz zeigen kann, in den dreißiger und vierziger Jahren nicht zu behaupten, die »Politisierung des Zunftbürgertums« (S. 357), das sich differenzierende Vereinswesen, der Kirchenstreit zwischen liberalen und orthodoxen Kräften, die nun auch von den Lehrern selbst vorgetragenen Forderungen nach grundlegenden Schulreformen – all dies verstärkte die »bipolare Konstellation« (S. 379). Ein weiterer Abschnitt stellt die »Bürgerkultur im Vormärz« dar und konzentriert sich dabei auf die bildende Kunst, die Musik und das Theater. Kultur, dies wird deutlich, konnte eine »Integrationsfunktion« haben, aber auch »Distinktion« begründen (S. 382). Ungezwungener Geselligkeit und kommunikativem Austausch folgten Institutionalisierung, Professionalisierung und erzieherische Programme: »Kunst erschien dem Bürger nicht mehr unvermittelt, sondern durch Geschichte und Ästhetik hierarchisiert« (S. 414). »Herbst der Patriarchen? Bürgertum und Revolution 1848/49« ist der folgende Teil überschrieben. Er bietet eine ausgezeichnete Analyse der Revolution, der Politisierungs- und Radikalisierungsprozesse wie der Gegenbewegungen, der Kommunikationsformen und der Organisationen, ihrer Protagonisten und Trägerschichten. Die Bremer Märzverfassung von 1849 war für »die Generation der Patriarchen« ein »wahrer Umsturz, der die privilegierte politische Existenz des Stadtbürgers einem egalitären Staatsbürgertum opferte« (S. 449). Der Pfarrer Rudolph Dulong »personifizierte«, so Schulz, »die politische Emanzipationsbewegung des Kleinbürgertums von 1848/49 gegen die Generation der Patriarchen« (S. 458).

Wie sich »die alte stadtbürgerliche Elite« diesem Partizipationsanspruch widersetzte, wie der Weg von der »Revolution« zum »Staatsstreich« verlief, wird geradezu spannend dargestellt und plausibel erklärt.

Das dritte Kapitel betrachtet »Die Generation der Potentaten (1848–1880). Weltbürgertum und Nationalstaat«. Am Anfang steht ein konziser Abriss der wirtschaftlichen Entwicklung Bremens seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert bis zur Annäherung an Preußen und den Zollverein. Der wirtschaftliche Aufschwung, die zunehmende Weltläufigkeit des Handels, »die Vermählung des tief verwurzelten Partikularismus mit dem deutschen Nationalismus« (S. 492) werden sehr gut veranschaulicht. Ein Überblick »Stadt, Bürgertum und sozialer Wandel« schließt sich an, der die sozialen Veränderungen schichtspezifisch nachzeichnet, die Sozialtopographie einbezieht, neue Kräfte wie Bauunternehmer und Grundstücksmakler vorstellt, die Beziehungen zwischen Bürgertum und Arbeiterschaft detailliert beschreibt, die ersten Schritte zur »Klassenbildung« der Arbeiter (S. 517) ebenso wie den Weg »von der harmonistischen Sozialutopie zur bürgerlichen Klassenideologie« in Teilen des Handelsbürgertums (S. 531). Der umfangreichste Abschnitt überhaupt widmet sich dem Komplex »Bürgertum, Liberalismus und Nationalbewegung«. Er wendet sich zunächst den politischen Auseinandersetzungen zwischen Konservativen, Liberalen und Demokraten zu. »Der Sieg der politischen Reaktion im Frühjahr 1852 markiert gewissermaßen den abschließenden Höhepunkt der patriarchalischen Ära« (S. 567), die Reaktion bewirkte – »gerade auch in den freien Städten« – »einen Schub zum Interventions- und Polizeistaat« (S. 572). In der Folge gewannen Gelehrte, Anwälte und Juristen im Staatsdienst an politischer Bedeutung. Bildung und Schule wurden zu einem zentralen Thema der Bremer Politik. »Die liberale Schulreform war auf der Höhe der Entwicklung, sie dynamisierte die entstehende Markt- und Kommunikationsgesellschaft« (S. 605). Ausführlich werden die Herausbildung eines liberalen und eines orthodoxen »Kulturmilieus« und die sich aus den Spannungen zwischen beiden Lagern ergebenden Konflikte, religiösen Alltagspraktiken und »Lebensstile« erörtert. »Wie erfolgreich die evangelische Rückeroberung kultureller Deutungsmacht im bürgerlichen Milieu wirklich war, ist schwer zu ermessen« (S. 626), dies gilt auch für die Reichweite der Inneren Mission. Weitere Untersuchungen sozialkaritativer Vereine können darüber gewiss näheren Aufschluss geben, auch zu den Träger-schichten und der von Schulz erwähnten Mitwirkung von Frauen. »Wissen ist Macht. Die Neuformierung der bürgerlichen Gesellschaft« lautet die Überschrift des folgenden Teils, der den Bedeutungsverlust und Funktionswandel traditionsreicher Vereine, die Differenzierung der Interessen in »Einzelvereinen« (Alfred Pauli) und das Entstehen neuer einflussreicher Zusammenschlüsse wie des »Gewerbe- und Industrievereins«, des »Künstlervereins« und des »Naturwissenschaftlichen Vereins« analysiert und Lehrer an höheren Schulen, Ärzte und Apotheker als Aktivisten hervorhebt. »Freie Stadt und Nationalstaat. Die Neubegründung der bürgerlichen Identität« ist der nächste Teil überschrieben. Insbesondere Anwälte und Journalisten gehörten einer neuen nationalen Elite an, wurden auch zu Berufspolitikern, sie engagierten sich in der Nationalbewegung, verbanden Regional- und Nationalbewusstsein, waren an einer neuen »hanseatischen Traditionsbildung« beteiligt. Im Unterschied zu den

Schwesterstädten Hamburg und Lübeck, auch zu Frankfurt am Main gab es in Bremen eine breite Resonanz für die kleindeutsch-preußische Option. »Das Bürgertum ging als Klasse voller Selbstbewußtsein aus der liberalen Epoche hervor« (S. 696). In der Neuen Börse am Markt fand dies, so Schulz, symbolischen Ausdruck. Lokale, freistädtische und nationale Identität verbanden sich.

Die Zusammenfassung »Eliten und Bürger – ein Fazit« verdeutlicht noch einmal die Wandlungsprozesse zwischen 1750 und 1880 und die Abfolge der Generationen. Die »Hausväter«, die zwischen 1750 und 1770 geborenen Bürger, werden klar charakterisiert: sie »praktizierten ein abgestuftes soziales Gliederungssystem familiärer und beruflicher Hierarchien, das noch vom Geist der Unterscheidung nach Herkunft, Ehre und Stand beseelt war« (S. 701). Was die »Patriarchen« und »Potentaten« kennzeichnete, bleibt demgegenüber undeutlicher. In der Arbeit ist auch vor den »1814ern« (S. 308, Anm. 172), der Gruppe der um 1800 geborenen »Altliberalen« (S. 455), den altliberalen Akteuren von 1848, »der Generation der Vierzig- bis Fünfzigjährigen«, die »das Jahr 1848 als junge Männer erlebt hatten« und »den nationalen Aufbruch der 1850er und 1860er Jahre als das eigentliche Erbe der Revolution« betrachteten (S. 536), den »Lehrerdemokraten« (S. 565 f., S. 579) und der revolutionären »Lehrergeneration von 1848« (S. 605, Anm. 167) die Rede. Waren nicht manche der in Schulz' Buch vorgestellten Akteure »Hausväter«, »Patriarchen« und »Potentaten«? Die generationsprägenden Faktoren und auch die inter- und intragenerationellen Varianten und Spannungsfelder lassen sich vertiefen. Zu diskutieren bleibt auch ein weiteres Ergebnis: »In der städtischen Alltagspraxis des politischen Ausgleichs sozialer Differenzen äußerte sich das Herrschaftsverhältnis in einer perfektionierten Kultur des Gebens und Nehmens, die den potenten Schenkenden permanent an seine soziale Verpflichtung gegenüber dem Gemeinwesen erinnerte, den Beschenkten dagegen zum abhängigen Mündel degradierte« (S. 706). Aufsuchende Nähe und Distanz (dazu S. 709) lassen sich nicht nur dem christlich-konservativen und dem liberal-laizistischen Bürgermilieu zuordnen. Überzeugend ist dagegen, dass die Dichotomie zwischen einem alten Stadtbürgertum und neuen bürgerlichen Kräften in Bremen nicht festzustellen ist. Aufstieg durch Leistung war möglich, erfolgte häufig rasch. Dass von Aufsteigern und Zuwanderern eine besondere politische, ökonomische und kulturelle Dynamik ausgehen konnte, deutet sich allerdings mehrfach an. Zuzustimmen ist Schulz auch darin, dass »angesichts wachsender Disparitäten der Lebensführung« von »einer verbindenden Kultur des Bürgertums« »nur mit Einschränkung« die Rede sein kann. »Kulturell begründete Differenzen verstärkten die Tendenz zur getrennten Milieusozialisation und verhinderten lange Zeit die Formierung des Bürgertums als soziale Klasse« (S. 710).

Auffallend ist, dass die Frauen des Bürgertums in der umfangreichen Untersuchung nur am Rande begegnen, als Anhängerinnen Dulons (S. 548) und Unterstützerinnen des Protestes gegen dessen Amtsenthebung (mit unterschiedlichen Zahlenangaben S. 459 und S. 569), als Trägerinnen des christlich-sozialen Vereinswesens und sozialer Stiftungen (S. 627). Namentlich genannt werden Betty Gleim und Mathilde Lammers, nach Schulz die einzigen Frauen, die in der »Bremischen Biographie des neunzehnten Jahrhunderts«

berücksichtigt wurden (S. 628, Anm. 247). Dort findet sich allerdings auch Marie Mindermann, die Schulz nirgends erwähnt. Inwieweit Frauen an der Bürgerkultur und am Vereinswesen teilhaben konnten, bleibt unklar (vgl. S. 639 und S. 653). Die geselligen Zirkel, die offenen Häuser, die vor, neben und mit den »freien Assoziationen« durchaus soziale und kulturelle Relevanz besaßen, werden nur ganz am Rande beachtet (S. 119, S. 653). Nicht nur in diesem Zusammenhang wirkt sich der weitgehende Verzicht auf die Einbeziehung von Selbstzeugnissen aus, Quellen, die für Lebenswelten und Lebensstile des Bürgertums besonders aussagekräftig sind.

Einige kleine Korrekturen und Ergänzungen: die Hamburger »Börsenhalle« (S. 217) war ein kommerzielles Unternehmen, kein Verein. Die »Briefe eines Hanseaten« im »Hanseatischen Magazin« stammen von Ferdinand Beneke (S. 219 mit Anm. 170), dem Hanseatischen Direktorium gehörte Karl (nicht Georg Heinrich) Sieveking an (S. 241), der »Verein zum Wohlthun« besteht noch heute (S. 332, Anm. 259).

Mit Andreas Schulz' Buch ist nicht nur die bremische Stadtgeschichte bereichert worden, sondern auch ein wertvoller und weiterführender Beitrag zur Bürgertumsforschung entstanden, der überdies für die vergleichende Analyse der Hansestädte und Freien Städte im 19. Jahrhundert neue Grundlagen geschaffen hat. Nach den innovativen Studien von Rolf Engelsing, Klaus Schwarz und Werner Biebusch ist am Bremer Beispiel wiederum eine Untersuchung von überregionaler Bedeutung vorgelegt worden. Schulz' Arbeit zeigt, dass die Geschichte Historische Sozialwissenschaft und Historische Kulturwissenschaft ist, dass gerade die Verbindung beider Ansätze zu neuen Erkenntnissen führen kann. Wenn die kürzlich abgeschlossenen bzw. noch laufenden Forschungen von Malte Ritter, Sylvelin Wissmann und Nicola Wurthmann zur bremischen Stadt- und Bürgertumsgeschichte des 19. Jahrhunderts im Druck vorliegen, wird Bremens Weg in die Moderne, die Bedeutung von Eliten und Bürgern noch deutlicher erhellt werden.

Franklin Kopitzsch

*Skalecki, Georg (Hrsg.): Denkmalpflege in Bremen. Heft 1. Bremen: Temmen 2004. 128 S.*

Mit diesem Heft beginnt das Bremer Landesamt für Denkmalpflege seine neue Schriftenreihe, die laut Vorwort »das Ziel hat, breite Kreise über die Arbeit der Denkmalpflege in Bremen zu informieren«. Der Herausgeber, Leiter des Landesamts für Denkmalpflege, setzt sich in einem ersten Beitrag, den er als Editorial kennzeichnet, grundsätzlich mit dem Verhältnis zwischen Denkmalpflege und Öffentlichkeit auseinander und kommt zu dem Ergebnis: »Die Denkmalpflege muss sich der überzeugenden argumentativen Auseinandersetzung stellen«. Dieses erste Heft der neuen Veröffentlichungsreihe kann als gelungener, da vielseitiger, interessanter und fundierter Beitrag zu dieser Diskussion angesehen werden. Auf etwa 70 Seiten kommen alle wesentlichen fachlichen Zugänge der Denkmalpflege zu ihrem Recht.

Unter dem Titel: Anmerkungen zu Theorien, Strategien und Perspektiven der Denkmalpflege bietet Skalecki, angeregt durch provozierende Thesen in der aktuellen politischen Diskussion, einen Einblick in die methodischen Fundamente, in die Verfahrensweisen und die praktische Arbeit der Denkmalpflege. Von besonderem Interesse ist dabei sein Rückblick auf die geschichtliche Entwicklung der Denkmalpflege und Auswahl wichtiger Positionen, die in den vergangenen 200 Jahren seit dem Entstehen der institutionalisierten Denkmalpflege von den Beteiligten formuliert worden sind. Im Kern geht es dabei um den Stellenwert, der ästhetischen und stilistischen Qualitäten im Vergleich zu Authentizität und Quellenwert der Bauwerke beigemessen wird.

Der Abschnitt Inventarisierung und Denkmalkunde bietet eine zusammenfassende Beschreibung der methodischen Grundlagen der Denkmalkunde. Damit wird dafür plädiert, die Öffentlichkeit stärker an den Ergebnissen der Denkmalkunde teilnehmen zu lassen. Es zeigt sich, dass gerade in Bremen für die jüngere Vergangenheit, insbesondere die Geschichte der Veränderungen im Stadtraum durch die Industrialisierung, der Forschungsstand noch unzureichend ist. Dass dies das zur Zeit wichtigste Arbeitsfeld der Denkmalpflege in Bremen ist, wird auch in den Abschnitten »Praktische Denkmalpflege – Umnutzungsmodelle« und »Strukturwandel und Denkmalpflege« demonstriert.

Der Beitrag von Rolf Kirsch über das Haus der Bürgerschaft zeigt die Anwendung des methodischen Apparats der Denkmalpflege auf dieses exponierte und in Bremen auch heute noch viel diskutierte Denkmal. Die Darstellung bietet die Verhandlungen um die Erbauung nicht nur anhand der in der Öffentlichkeit von mehr oder minder berufener Seite geäußerten Positionen, sondern bietet Überlegungen der Grundstückseigentümer und Auftraggeber des Bauwerks, indem deren umfangreiche Aktenüberlieferung einbezogen wird. Auch das Verfahren des Autors, die wichtigsten in der Nachkriegszeit aus dem Geist der Moderne errichteten Gebäude und die daran geknüpften Diskussionen vergleichend heranzuziehen, erweisen sich als guter Griff, um die insgesamt durchweg konservative Haltung der Bremer Öffentlichkeit herauszuarbeiten. Vielleicht trägt auch das Foto eines Details der Marktfassade des Bürgerschaftsgebäudes auf dem Titel des Hefts dazu bei, den Blick des Publikums für die Baukunst der Moderne zu schärfen.

Weitere Beiträge sind von Mitarbeitern des Landesamts für Denkmalpflege aus der praktischen Arbeit heraus verfasst. Die Sanierung des Hauptbahnhofs in Bremen (Gudrun Spengler) beschreibt die Arbeiten an diesem tagtäglich von sehr vielen Menschen genutzten Baudenkmal, mit den Publikumsbeliebten, den vier in Bremen noch vorhandenen Windmühlen, beschäftigt sich der Beitrag von Ottmar Struwe. Schließlich stellt Rolf Kirsch unter dem Titel: Neu unter Schutz gestellte Kulturdenkmale den Lloydbahnhof an der Gustav-Deetjen-Allee, erbaut 1913, und einen Bootsschuppen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in Bremerhaven von 1917 vor.

Es bleibt zu hoffen, dass diese Publikation viele Leser findet und die Schriftenreihe wie vom Herausgeber versprochen im nächsten Jahr fortgesetzt wird.

*Bettina Schleier*

*Stubbe da Luz, Helmut: »Franzosenzeit« in Norddeutschland (1803–1814). Napoleons Hanseatische Departements. Bremen: Temmen 2003. 352 S.*

Als Helmut Stubbe da Luz im vergangenen Jahr die anzuzeigende Veröffentlichung vorlegte, glaubte er anlässlich der zweihundertjährigen Wiederkehr des Jahrestags der Besetzung des Kurfürstentums Hannover durch Napoleon eine nunmehr in den ehemaligen hanseatischen Departements und damit in Norddeutschland einsetzende und wohl bis zum Jahre 2020 andauernde Gedenkdiskussion belebend, kritisch und auch kontrovers eingeleitet zu haben.

Ob es zu einem solchen breiten Gedenken in den nächsten Jahren kommen wird, mag ich dahin gestellt lassen. Die Aktivitäten um die Anerkennung als Kulturhauptstadt Europas im Jahre 2010 wird man zumindest in Bremen nicht unbedingt mit einem Gedenken an die 1810 verlorene Souveränität der Stadt verbinden wollen.

Kontrovers aber, und da bin ich mir sicher, wird mancher reagieren, der das Buch von Stubbe da Luz in die Hand nimmt. Wie wird der Leser damit umgehen, wenn er im Vorwort hört, die französische Fremdherrschaft werde im Folgenden in einen Zeitraum eingebettet, der von 1648 bis 1948 reiche? 1648, gut, das wird man schon verstehen können, aber 1948? Was hat die Besetzung Norddeutschlands durch britische Truppen nach 1945 mit Napoleons Herrschaft in den Hanseatischen Departements zu tun? Und was sollen die vielen Fotos aus der Zeit der deutschen Besetzung Frankreichs während des 2. Weltkriegs? Das provoziert alleine schon und reizt auf der anderen Seite zum Lesen. Und was will ein Buch anderes, als gelesen, wahrgenommen werden.

Stubbe da Luz gliedert sein Buch im Wesentlichen in Phasen französischer Außen- und Okkupationspolitik, die er als Zäsuren bezeichnet, und in sich daraus ergebende Konsequenzen für die besetzten Gebiete und Menschen. Die hier entstehenden Situationen zwischen Besetzern und Besetzten nennt er Akte: Das bewacht und ausgebeutet werden (1803–1805), Das ausgeschaltet und abgesperrt werden (1806/1807), Kontinentalsperre und Korruption (1807–1810), das integriert und diskriminiert werden (1811–1813), Ausnahme- und Belagerungszustand in der 32. Militärdivision (1813/1814) und Befreiung oder alliierte Konterokkupation (1813/1814)? Es folgen zwei Kapitel über die Zeit bis 1848 und eine abschließende Reflexion über Napoleons Herrschaft in Norddeutschland und deutsche Beiträge zur Okkupationsgeschichte in Europa, über einen regionalen Vergleich zwischen Napoleons Herrschaft in den Hanseatischen Departements und die englische Besatzungspolitik nach 1945.

Stubbe da Luz Buch, das auf seine Habilitationsschrift unter dem Titel »Okkupation und Okkupierte. Napoleons drei Statthalterregimes in den Hansestädten, 1806 bis 1814, in Verbindung mit einem Modell der Besatzungsherrschaft sowie im Rahmen der Beziehungen zwischen Frankreich, Norddeutschland und England 1648–1948« zurückgeht, ist kenntnisreich, mit vielen neuen Denkansätzen, reich bebildert – auch über die Bildauswahl kann man manchmal kontrovers den Kopf schütteln – und gut zu lesen. In einem ausführlichen Anhang informiert es in einem »Kleinen Wörterbuch zur ›Franzosenzeit« in Norddeutschland über Daten, Personen und Sachbegriffe; ergänzend, belehrend, informativ, notwendig? Auch hier mögen sich die Geister scheiden.

Dort, wo man in den kommenden anderthalb Jahrzehnten Anlass haben wird, der Herrschaft Napoleons über Norddeutschland zu gedenken, wird man mit Gewinn auch dieses neue Buch über die »Franzosenzeit« in die Hand nehmen dürfen. Dass nicht jeder Leser allem darin zustimmen wird, dürfte der Autor wohl vorausschauend bewusst in Kauf genommen haben.

Hartmut Müller

*Thiel, Reinhold: Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857–1970. Band III 1900–1919. Bremen: Hauschild 2003, 312 S.*

Die ersten beiden Bände dieses auf fünf Teile geplanten Werkes über den Norddeutschen Lloyd (NDL) sind bereits besprochen worden (Brem. Jb. Bd. 81/2002, S. 208–212, 82/2003, S. 293–297). Der hier vorliegende dritte Band erstreckt sich weitgehend auf die Kaiserzeit, einem Zeitraum also, der nicht nur durch Krisen und Konjunkturen hindurch als Blütezeit des NDL angesehen werden kann, sondern der auch auf anderen Themenfeldern dem Historiker als eine in ihrem Quellenreichtum geradezu übersprudelnde Phase begegnet.

Dementsprechend ist die Ausbeute des Vf. reichhaltig ausgefallen. Wie schon bei den anderen Bänden, so erwies sich auch hier die in Handels- und Schifffahrtsangelegenheiten so gut informierte »Weser-Zeitung« als eine Hauptquelle und wird wieder einmal ellen- bzw. seitenlang zitiert. Rezensent hat aber das subjektive Gefühl, daß nunmehr weniger zeitgeistbedingter Schmus und wilhelminischer Bombast mitgeschleppt wird (im Gegensatz zum letzten Band), sondern daß die zitierten, sicherlich auch langatmigen Passagen in der Tat meist Interessantes enthalten, auch wenn dem kritischen Leser von heute gelegentlich der süßliche wie »lloydselige«, mithin zeitgebundene Tonfall der »Weser-Zeitung« auf die Nerven geht. Aber alles in allem besticht der Materialreichtum des Buches. Hierin liegt das eigentliche Verdienst des Autors, der damit viel Interessantes und Wertvolles für künftige Forschungen über den NDL zutage gefördert hat. Daß sich darunter auch einige bislang ungehobene Schätze befinden, wird noch zu zeigen sein. Ähnliches kann über die Abbildungen gesagt werden, die teilweise aus privaten Beständen zusammengetragen wurden. Die schöne Ausstattung des Buches – ein Kompliment an den Verlag – tut ein Übriges.

Der Schwerpunkt der Darstellung liegt, wie auch schon bei den vorigen Bänden, im Ereignisgeschichtlichen. Viel, vielleicht auch zuviel erfährt man über Stapelläufe, Taufen, Havarien, Rettungstaten von Lloyd dampfern (von der Reederei sicherlich nicht ohne Eigeninteresse in die Presse lanciert) und ähnliche Dinge, die auch in ihrer Reichhaltigkeit den Touch des Vordergründigen nicht ganz verleugnen können. Doch zumindest für schiffsbiographische Arbeiten – für deren wissenschaftliche Relevanz der Rezensent mehr als einmal gegenüber seinen mitunter hyperkritischen Historikerkollegen eine Lanze gebrochen hat – ist das alles äußerst wertvoll und ergiebig.

Bei allen Verdiensten in der Materialpräsentation ist bereits in den beiden vorangegangenen Rezensionen die einseitige Konzentration hierauf und der damit einher gehende Mangel an tieferer Reflexion, Problematisierung und Interpretation bemängelt worden. Dieses Defizit findet sich auch hier wieder, trotz der Tatsache, daß in mehrfacher Hinsicht der NDL zweifelsohne ein großes Thema darstellt, nicht zuletzt für kommende Historikergenerationen. Aber eine »gußeiserne« wie auch vordergründige chronologische Gliederung fördert nicht gerade eine tiefergehende geistige Auseinandersetzung.

Doch ist auch festzustellen, daß im vorliegenden Band sich der Verfasser mehr als früher Mühe gibt, dieses Defizit anzugehen. Zwar wird nicht der Standard geboten, wie er in der heutigen unternehmensgeschichtlichen Forschung selbstverständlich ist. Aber wenigstens finden sich jetzt eine Reihe von ausbaufähigen Interpretationsansätzen. Das betrifft auch die allgemeine Geschichte. Hin und wieder stößt man auf Absätze, die kurz, aber zutreffend den allgemeinen historischen Hintergrund beleuchten und damit die Schilderung instruktiver machen, wie etwa Passagen über den Boxeraufstand in China (S. 19-20), die beiden Kriege der Türkei gegen Italien 1911/12 sowie die beiden Balkankriege 1912/13 (die fälschlicherweise zu einem zusammengelegt werden, S. 198), die TITANIC-Katastrophe vom April 1912 und ihre Auswirkungen (S. 210-211), aber auch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges (S. 251).

Auch über die Geschäftspolitik des NDL wird intensiver nachgedacht als in den beiden vorangegangenen Bänden, was am lobenswerten Bemühen des Verfassers, vielleicht aber auch ein wenig an den nun ausführlicheren, breiter angelegten Jahresberichten der Reederei aus diesem Zeitraum liegt. Aufschlußreiche Passagen finden sich im vorliegenden Buch z.B. über das Verhältnis der Reederei zum Trust des amerikanischen Bankiers John Pierpoint Morgan, der nach 1900 durch Ankäufe von Reedereien auf dem Nordatlantik eine Vormachtstellung anstrebte (S. 51-52), über die Rolle der Passagiertender (S. 50), über die Beziehung zum Krupp-Konzern in Essen (S. 64), das spannungsreiche Verhältnis zur Firma Rickmers (die eine Flotte, eine Werft sowie Reismühlen betrieb) aus Geestemünde (S. 81-82), wenigstens in einem Schlaglicht über das Verhältnis zur konkurrierenden Hamburg-Amerika Linie (Hapag) aus Hamburg (S. 111, 226-227, hier allerdings eher einseitig zugunsten des Lloyd), über die Stellung der Binnen- und Schleppschiffahrt, die trotz ihres bedeutenden Umfangs stets im Schatten der Überseeschiffahrt stand (S. 112), über Tochtergesellschaften (S. 155), über die schwere Wirtschaftskrise 1908/09, eine zutreffende Charakterisierung von Spekulationsbauten von Werften (beides S. 186) oder auch eine nachdenkliche wie aufschlußreiche Beobachtung über die Zunahme von selbstverschuldeten Kollisionen in der Flotte des Lloyd um 1910 (S. 206).

Zwei hochinteressante Passagen in dem präsentierten Material wären eine eingehendere Reflexion und Kommentierung wert gewesen, was den Verdacht nährt, daß der Vf. deren Tragweite für die Forschung gar nicht erkannt hat. Beim Stapellauf des Lloyd dampfers BRESLAU am 14. August 1901 wird aus der Taufrede des Vizepräsidenten der Breslauer Handelskammer zitiert und darin wird u. a. von der Patenstadt als »ein Wall gegen östliche Uncultur

und Barbarei« (S. 50) gesprochen. Hier läßt sich ohne weiteres jener traditionelle wie unheilbringende deutsche Antislawismus herauslesen, auf dem später die Nazis so passend ihre Vernichtungsideologie aufsetzten und der leider auch heute noch in mancher deutschen Kleinbürgerseele wuchert. Der zweite Fund bedeutet eine kleine Sensation: Der seit 1909 als Nachfolger Wiegands amtierende Lloydirektor Philipp Heineken hielt im September 1910 in Japan eine Rede, aus der in der »Weser-Zeitung« in indirekter Rede zitiert wird: »... worauf Herr Heineken ... besonders auf die schwere Zeit zu sprechen kam, die Handel und Schiffahrt in letzter Zeit durchzumachen gehabt hätten. Viel Schuld habe daran auch das fortwährende, unverantwortliche Kriegsgeschrei zwischen Deutschland und England gehabt. England, das dürfe man nicht vergessen, habe seine Häfen in unbeschränktester Weise dem Handel und der Schiffahrt fremder Länder, auch Deutschlands, geöffnet; davon könnten wir alle lernen, und dafür müßten wir England dankbar sein, »mit dem wir Deutsche in unserem eigenen Interesse den Frieden wahren müßten« (S. 195). Hier zog der Lloydirektor nicht nur allen späteren Vertretern jener auch heute noch zwar nicht mehr in der Geschichtswissenschaft, aber in maritimen Sammlerkreisen vertretenen »Handelsneid-Theorie« argumentativ den Teppich unter den Füßen weg, sondern läßt indirekt eine Skepsis gegenüber der Tirpitzschen Flottenpolitik erkennen. Daß Albert Ballin von der Hapag (seit etwa 1908) diese Ansicht teilte, ist allgemein bekannt, auch hat Petzet 1932 in seiner Biographie über Wiegand anklingen lassen, daß der Kollege und Kontrahent Ballins ähnlich dachte. Aber dieser Beleg über Heineken scheint neu zu sein.

Trotz dieser lobenswerten Ansätze greift anderes in der Betrachtungsweise dieses Buches wieder einmal zu kurz. So spricht Thiel ein einseitiges Verdammungsurteil über das Verhalten der New Yorker Hafenschlepper während der Brandkatastrophe von Hoboken (30. Juni 1900) aus. Er fällt damit unkritisch auf die zeitgenössische Meinungsmache herein (S. 17), obwohl längst schon Arnold Kludas in seinem fünfbändigen Werk über die deutsche Passagierschiffahrt eine differenzierte Sicht angemahnt hat, trotz aller berechtigten Kritik am Fehlverhalten einiger amerikanischer Schlepperkapitäne. Auch die einschlägigen, noch keineswegs abgeschlossenen Forschungen des Rezensenten über Hoboken weisen eindeutig in diese Richtung.

Über eine Hilfsaktion des Lloyd für die im Januar 1904 abgebrannte norwegische Stadt Aalesund wird auch berichtet und am Schluß steht der schönfärberische Satz: »Obwohl als reine Geste der Menschlichkeit gedacht, untermalte die Unternehmung auch auf unerwartete Weise den guten Ruf, den der Norddeutsche Lloyd in den skandinavischen Ländern besaß« (S. 101). Wie weit das wirklich zutraf, wäre kritisch zu untersuchen. In der Tat befanden sich die skandinavischen Transatlantikreedereien damals noch in den Kinderschuhen, so sie denn überhaupt schon existierten, weswegen Firmen wie die britische White Star Line und wohl auch die Hapag in Nordeuropa einen lukrativen Markt sahen. Doch der Lloyd war eher auf Ost- bzw. Südosteuropa (und die Eisenbahnverbindungen von dort) ausgerichtet und wohl auch für skandinavische Auswanderer dürfte die Elbe eine Art »geistige Grenze« gewesen sein.

Der 1909 vom Stettiner Vulcan abgelieferte Transatlantikdampfer GEORGE WASHINGTON erfährt zwar eine eingehende Beschreibung (S. 164 - 171), verschwiegen wird aber, daß es sich um einen modifizierten Nachbau der auf der gleichen Werft wenige Jahre zuvor entstandenen KAISERIN AUGUSTE VICTORIA der Hapag handelte, denn trotz aller Konkurrenz bauten beide Reedereien schon damals bewährte Schiffstypen der jeweils anderen Seite nach. Eine ähnlich isolierte Betrachtung findet sich über ein weiteres Flaggschiff des NDL, die COLUMBUS, die sich 1914 in Danzig im Bau befand (S. 235 - 240). Dieser Neubau wird als das Nonplusultra gepriesen, verschwiegen wird aber – hierzu läßt sich Aufschlußreiches bei Arnold Kludas nachlesen – daß im Vergleich zur IMPERATOR-Klasse der Hapag oder der OLYMPIC-Klasse von White Star die COLUMBUS vielmehr die inzwischen eingetretene Zweitrangigkeit des Lloyd gegenüber seinen Konkurrenten dokumentierte. Übrigens hat auch Rolf Engelsing schon 1969 – lange vor Kludas – in seinem knappen wie substantiellen Lebensbild über Heineken in der Bremischen Biographie 1912 – 1962 (S. 223 - 224) diese Tatsachen mehr als deutlich herausgearbeitet, so daß es nicht beckmesserisch erscheint, diesen Stand der Forschung in einem Buch wie dem vorliegenden zu erwarten. Von daher kann die Äußerung Thiels, der NDL hätte 1914 »auf der Höhe seiner Machtentfaltung« (S. 251) gestanden, nur als Fehlurteil bezeichnet werden.

Das Ableben Wiegands 1909 wird mit einem ausführlichen Artikel aus der »Weser-Zeitung« kommentiert (S. 172), der zwar biographisch aufschlußreich ist, aber der Vf. versucht nicht einmal in Ansätzen eine kritische Würdigung dieser für die Geschichte des NDL so wichtigen Persönlichkeit, wo man doch auf Petzet (1932) hätte zurückgreifen können und auch müssen. Über den 1912 in Stettin vom Stapel gelaufenen Neubau SIERRA CORDOBA heißt es reichlich nebulös: »...was die Presse zum Anlaß nahm, weitere Einzelheiten über diesen Schiffstyp zu veröffentlichen. Dabei erhielt der Leser die Information, daß man dieser Schiffsklasse das ›Unsinkbarkeitszeichen‹, was ihr aufgrund der besonderen Entfernung, die die sieben Schotte, die das Schiff in acht Abteilungen untergliederten, voneinander aufwiesen, zuerkannt hatte. Dieses Prädikat vergab man wohl vor dem Hintergrund der TITANIC-Katastrophe, um speziell den durch das Unglück verunsicherten Passagieren die Angst vor der Seereise zu nehmen« (S. 223). Um was es sich bei dieser ominösen Auszeichnung handelte, wird nicht erklärt, vermutlich aber nicht um eine Klasse des Germanischen Lloyd, sondern eher um eine propagandistische und nicht etwa streng technische Charakterisierung des Schiffes. Hierzu ist aber auch noch anzumerken, daß vor und nach der TITANIC in der Fachwelt »Unsinkbarkeit« nur als relativer und nicht absoluter schiffbaulicher Begriff verwendet wurde und wird.

Reichlich befremdet stößt der Leser auf eine Textstelle, wo sich der Vf. über die Versenkung des Lloyd dampfers GNEISENAU im Oktober 1914 (zwei Monate nach der Beschlagnahme als Feindeigentum) in Antwerpen ereifert (S. 256). Dabei kritisiert er die eigentliche Ursache, nämlich den deutschen Überfall auf das neutrale Belgien, mit keinem Wort. Die eingeschränkte, völlig einseitig auf den Lloyd bezogene Sichtweise, stört hier empfindlich, ebenso eine eklatante Ignoranz gegenüber Vorgängen in der »großen« Geschichte.

Ähnlich simpel wie ärgerlich ist die eindeutig apologetische Bemerkung über den uneingeschränkten U-Bootkrieg, der laut Thiel »... aus Verzweiflung gegen die Folgen der durch England verhängten Seeblockade erfolgte ...« (S. 265). Daß diese Strategie der deutschen Führung schließlich den Kriegseintritt der USA im April 1917 – nach langem inneren Ringen seitens der US-Administration unter Präsident Woodrow Wilson – provoziert hat, ist eine in der Forschung altbekannte Tatsache, aber auch das interessiert den Autor nicht. Vielmehr feiert hier die aus einseitigem Selbstmitleid entstandene »Kriegsunschuldlegende« (Heinrich August Winkler) der Deutschnationalen nach 1918 wieder fröhliche Urständ. Bewußt oder unbewußt propagiert der Vf. an dieser Stelle ein überholtes Geschichtsbild und verkennt gleichzeitig dabei, wie umstritten dieser U-Bootkrieg in seiner verschärften Form schon damals in Deutschland selbst war. Man denke nur an den Dauerkonflikt zwischen Reichskanzler Bethmann-Hollweg und der deutschen Admiralität (u. a. Tirpitz) in dieser Frage. Alles in allem sind über jenes hochkomplexe Thema inzwischen ganze Bibliotheken verfaßt worden.

Ebenso altbacken ist die sozialgeschichtliche Betrachtungsweise. Zwar wird auf diese Thematik stellenweise eingegangen, doch ist viel mehr von Häuptlingen als von Indianern die Rede. Unter der Überschrift »Drei verdiente Nautiker treten in den Ruhestand« (S. 218) werden drei Angehörige der Inspektion auf sage und schreibe drei Seiten abgefeiert, ebenso wie ein Ingenieur auf immerhin zwei Seiten (S. 123-124). Zwar findet man gelegentlich Notizen über Streiks oder soziale Maßnahmen der Reederei für ihre Mitarbeiter (S. 83, 99, 130, 190), doch übernimmt Thiel unreflektiert den Paternalismus der Quellen und damit deren zeitgebundene, einseitige Sichtweise. Dagegen wäre es zweckmäßig gewesen, eine gewisse Neutralität zwischen den beiden Parteien zu wahren, nicht nur, weil beide legitime Interessen verfolgten, sondern auch deswegen, weil oft eine schütterere Quellenlage die Rekonstruktion der eigentlichen Ursache eines Tarifkonflikts nicht mehr zuläßt. Ein interessantes Schlaglicht über chinesische Besatzungen in der Ostasienfahrt (S. 216) kann dieses generelle Defizit nicht ausgleichen. Bezeichnend ist aber auch, daß Thiel achtlos an einem Buch eines Lloydoffiziers vorbeigeht, der eben nicht die Reederei hochleben läßt, wie etwa die »Weser-Zeitung«, sondern kritische Erinnerungen über den Dienstbetrieb beim NDL zu Papier gebracht hat (Oscar Schulz, *Im Strom der Gezeiten. Vom Windjammer-Moses zum Dampfer-Kapitän*, Hamburg 1998). Diese Veröffentlichung wurde vom Deutschen Schiffahrtsmuseum (DSM) herausgegeben, das der Vf. immerhin herangezogen hat (S. 308). Man tritt Thiel wohl nicht zu nahe, wenn man ihm vorwerfen muß, daß er von der modernen wie kritischen wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Forschung nicht viel wissen will.

Am Schluß findet sich, wie üblich, ein Quellen- und Literaturverzeichnis, das allerdings dem in den beiden früheren Bänden zu gleichen scheint. Hier hat man die Chance zur Überarbeitung nicht genutzt. Danach folgen die obligatorischen Listen der Kapitäne, Leitenden Ingenieure, der Schiffe und, überfällig wie verdienstvoll, eine Aufstellung der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder von 1857–1919 (S. 271).

Alles in allem steht auch dieser Band in einem eigentümlichen Spannungsverhältnis. Auf der einen Seite ist die verdienstvolle Materialaufbereitung zu

würdigen, andererseits existieren nach wie vor, trotz einiger positiver Ansätze, Defizite in der kritischen Durchdringung des Stoffes. Daneben kommt eine einseitig positivistische, um nicht zu sagen unkritische Betrachtungsweise zum Tragen, die vermutlich in Wissenschaftsferne, einer mehr auf das Sammeln als auf Diskussion abgestellten Arbeitsweise sowie in einem altbackenen Geschichtsbild des Autors wurzelt. Einen gewissen biederen »Stallgeruch« wird auch dieses Buch, wie seine beiden Vorgänger, nicht los und diese Eigenschaft schließt den dargebotenen wie lobenswerten Materialreichtum nicht aus. Der Verlag hätte gut daran getan, dem Vf. ein kritisches Lektorat als nützliches Korrektiv an die Seite zu stellen.

Christian Ostersehle

*Walter, Wolfgang: Downeasters und Nova-Scotians – Amerikanische und kanadische Segler von der Weser – Geschichte, Menschen, Schiffsregister* (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums. Band 59), Hamburg: Convent 2003. 384 S.

Schon ein Blick in das Inhaltsverzeichnis des hier zu besprechenden Bandes zeigt, dass es sich um etwas anderes handelt als um eine weitere Variante jener Publikationen, die bestimmte Schiffs-Familien oder »Flotten« behandeln, wie beispielsweise die älteren Arbeiten von Spengemann<sup>3</sup> und Reinemuth<sup>4</sup> oder aus den letzten Jahren von Karting<sup>5</sup> und Pawlik.<sup>6</sup> Alle diese Arbeiten bemühen sich, ihre jeweiligen »Favoriten« vollständig zu erfassen und zeigen dabei eine große inhaltliche und methodische Bandbreite. Der Titel des vorliegenden Buches legt zunächst dessen generelle Zugehörigkeit zu diesem maritimen Genre nahe. Walter hat sich eben auch eine bestimmte »Familie« von Schiffen gewählt, nämlich die an der südlichen Ostküste der USA (»Downeasters«) bzw. Kanada (»Nova-Scotians«) gebauten hölzernen Frachtsegler, die von vielen an der Weser ansässigen Reedern in großer Zahl als Zweithand-Schiffe aufgekauft wurden. Es waren ganz überwiegend bremische Reedereien, die die meist großen Schiffe für die weltweite Fahrt – vor allem dreimastige Barken und Vollschiffe – an die Weser holten. Abgesehen von einigen frühen Schiffen aus dem 18. Jahrhundert, die Walter erwähnt (S. 164), listet er insgesamt 339 »Amerikaner« auf, die im Laufe des 19. Jahrhunderts erworben wurden; allerdings sehr ungleich über diese Zeit verteilt, denn über die Hälfte dieser Schiffe kam allein in den zwei Jahrzehnten zwischen

3 Friedrich Spengemann, *Die Seeschiffe der hannoverschen Weserflotte*, Vegesack 1936 (Reprint Norderstedt 1975) erwähnt zahlreiche »Downeasters«.

4 Rolf Reinemuth, *Segel aus Downeast*, Herford 1971

5 Herbert Karting, *Deutsche Schoner*, Bremen 2001

6 Peter-Michael Pawlik, *Von der Weser in die Welt*, Bd. 1, Hamburg 1993; Bd. 2, Bremen 2003. Hier werden die Segelschiffe aller Weserwerften dargestellt einschließlich der Chroniken ihrer jeweiligen Werften.

1860 und 1880 an die Weser. Das letzte Schiff – ein 70m-Vollschiff von 1765 BRT – wurde noch 1900 in Bremen registriert.

Alle diese »Yankees von der Weser«, wie Walter sie durchgehend nennt, werden mit kurzen Einzelbiographien (S. 164 - 265) und zusätzlichen Angaben in einem jeweils detailliert ausgeführten Registerteil (S. 266 - 341) vorgestellt. Ein Indexteil (S. 342 - 374) für Schiffsnamen, Flaggennummern, Marryat-Nummern, Bauwerften, Reedereien und Kapitänsnamen schließt sich an. Der die einzelnen Schiffe betreffende Teil des Buches umfasst somit 177 Seiten und damit die gute Hälfte des insgesamt 384 Seiten umfassenden Werkes. Mit ihm liegt insofern ein ausgesprochen benutzerfreundliches »Arbeitsbuch« über eine bisher weitgehend unbekannte Schiffs-»Familie« vor, denn der Autor hat jedes Fahrzeug mit einer Ordnungsnummer versehen, die er bei den zahlreichen Querverweisen auch durch den Textteil hindurch konsequent benutzt. Zum Charakter eines Arbeitsbuches und Nachschlagewerkes passt auch, dass Walter bei den Schiffsbiographien »die oftmals spektakulären oder dramatischen Begebenheiten bei Sturm oder Schiffbruch im allgemeinen nicht wiederholt, weil sie schon häufig geschildert wurden.«<sup>7</sup> Hingegen: »Wo es zweckmäßig erschien, wurden die Sprüche der Seeämter zitiert und auch die vielen erhaltenen Originalquellen, weil in ihnen die Denkweise der Zeit am besten zum Ausdruck kommt.« (S. 164)

Der Hinweis des Autors, er wolle »die Zeit« »zum Ausdruck« kommen lassen, charakterisiert sein historisches Interesse, das sich nicht damit begnügen will, »lückenlos und sachlich alle Segelschiffe darzustellen« (S. 11), sondern es sich darüber hinaus zur Aufgabe macht, das »Umfeld« – so der etwas unglückliche Ausdruck – der Schiffe »von ihrem Bau bis zu ihrem Ende« (S. 11) zu behandeln, womit sich Walters Werk von allen seinen Vorgängern deutlich abhebt. Dieser Aufgabe ist die erste Hälfte des Buches, der eigentliche Textteil (S. 11-163), gewidmet. Nach einem »Vorwort« (S. 11-18) mit Begriffsbestimmungen folgen die Kapitel »Schiffahrt an der Weser« (S. 18-38), »Die Fahrtgebiete« (S. 39-60), »Segelschiffahrt in USA und Kanada« (S. 61-69), »Schiffbau in den USA und Kanada« (S. 70-92), »Der Schiffsentwurf« (S. 93-105), »Der Bau der Schiffe« (S. 106-112), »Behörden und Vorschriften« (S. 113-124), »Schiffsvermessung« (S. 125-132), »Menschen an Bord« (S. 133-157), »Die Gefahren der See« (S. 158-163). Jedes dieser Kapitel ist weiter untergliedert, so z. B. das Kapitel »Behörden und Vorschriften« in die Unterabschnitte »Enrollment und Registration« – »Schiffsregister« – »Flaggenschein« – »Nationalflaggen« – »Reedereiflaggen« – »Marryat-Code« – »Nummernflaggen« – »Unterscheidungssignale«. Wo immer die Quellenlage es möglich machte, wird auf einzelne »Yankees von der Weser« verwiesen. Alles in allem decken diese Kapitel wohl das ab, was Walter unter dem »Umfeld« der Schiffe versteht. Tatsächlich will er eine »umfassende Darstellung der Zeit der Segelschiffahrt von der Weser« (S. 12) liefern. Diese Charakterisierung des Buches durch den Autor selbst muss nun doch relativiert werden, denn abgesehen von der zeitlichen Einschränkung auf das 19. Jahrhundert beschäftigen sich

7 Hier denkt er wohl v. a. an Spengemann und Reinemuth, die ihre Bücher durchgehend erzählend angelegt haben.

mehrere Kapitel (S. 61-112) ausschließlich mit amerikanischen Verhältnissen, auch wenn z. B. die Kapitel »Schiffsentwurf« oder »Bau der Schiffe« gewiss verallgemeinerbare Passagen enthalten. Auch einem Kenner der deutschsprachigen Literatur über die Segelschiffszeit wird sich hier bei der Lektüre buchstäblich eine neue Welt auftun, und er wird verstehen, warum Walter – selbst diplomierter Schiffbauer, u. a. als Projektingenieur auf der AG »Weser« tätig gewesen – zum Bewunderer amerikanischer Schiffbaukunst geworden ist, sicherlich nicht das schwächste Motiv, sich näher mit den »Downeastern« zu befassen. Die außerordentliche Qualität der amerikanischen Schiffe war – neben dem günstigen Preis – einer der Gründe, die bremische Reeder dazu veranlassten, sie als z. T. schon recht bejahrte Zweithand-Fahrzeuge für die weltweite Fahrt in ihre Flotten aufzunehmen. Deutsche Werften erreichten erst relativ spät das Niveau der US-Betriebe. Walter vertritt sogar die Auffassung, dass – angefangen mit den Paketseglern vom Beginn des 19. Jahrhunderts – die »Vorhut der schiffstechnischen Entwicklung ... bis heute in den USA verblieben ist« (S. 66).

Auch wenn die Kapitel »Schifffahrt an der Weser« und »Die Fahrtgebiete« den allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Hintergrund der sich im 19. Jahrhundert entwickelnden weltweiten Fahrt auch deutscher und bremischer Segelschiffe nur andeuten, so enthalten z. B. die Unterabschnitte über Reedereitypen, Kaufverträge, Schiffspreise, die exotische »Bodmerei«, den Walfang oder den Sklavenhandel ihr Gewicht schon dadurch, dass hier zum Teil recht abgelegene Sachgebiete zwar kurz, aber in einem durchgehenden Zusammenhang abgehandelt werden. Die für eine Wirtschafts- oder Handelsgeschichte wichtige Frage nach »der wirtschaftlichen Bedeutung der Second-Hand-Schiffe« (S. 35), also etwa nach dem ökonomischen Gewicht dieser Flotte innerhalb der Gesamtflotte beispielsweise Bremens insgesamt oder einzelner Reedereien, findet ebenfalls als Unterabschnitt hier ihren etwas versteckt wirkenden Platz und wird nur sehr pauschal durch ein paar Zahlen beantwortet, wobei leider die entsprechende Tabelle (S. 35) gerade für die interessanten Jahre 1870 und 1880 keine Angabe enthält. Hier lag wohl auch nicht das besondere Interesse des Autors und insofern fehlt seiner »umfassenden« Darstellung die spezifisch bremische und wirtschaftsgeschichtliche Dimension.

Der Fachmann kommt wieder ausführlich zu Wort in den Kapiteln »Behörden und Vorschriften« und »Schiffsvermessung«, wo er den Leser in das Labyrinth der Flaggen und Signale, der Maße, Messformeln und Vermessungsordnungen führt; nicht jeder wird sich hier verlieren wollen. Überhaupt erwartet Walter oftmals erhebliche Kenntnisse bzw. Vor-Kenntnisse von seinen Lesern; so gibt er beispielsweise in einem Kurvendiagramm auf Seite 16 den »Völligkeitsgrad« von Schiffstypen an – der schiffbauliche Laie muss bis Seite 96 warten, wo ihm dieser Begriff erläutert wird. Auf Seite 84 findet er die Ausdrücke »Aufkimmung«, »Kimmradius« und einen Hinweis auf irgendwie problematische »Strömungsverhältnisse am Schiffskörper«. Trotz einer Fußnote zu »Aufkimmung« bleibt er unaufgeklärt und ungetröstet; bei den Diagrammen vermisst er die Bezeichnung der Koordinaten – aber er freut sich doch, dass in einem für die Allgemeinheit bestimmten Buch über Segelschiffe endlich einmal Zahl, Tabelle, Diagramm und Kurve ihren Platz gefunden haben.

Die beiden Schlusskapitel des Textteiles über »Menschen an Bord« und »Gefahren der See« sollen den »romantischen Schleier« (S. 132) lüften, der oft genug über Leben und Arbeiten an Bord der großen Frachtsegler des 19. Jahrhunderts gebreitet wurde. Unterabschnitte wie »Die Besatzung«, »Leben an Bord«, »Die Umwelt des Seemanns«, »Das rote Licht«, »Titel und Geld«, »Sitten und Gebräuche« oder »Krankheiten« mögen andeuten, in welcher Breite und Tiefe Walter hier ein Thema der traditionellen Segelschiffsliteratur neu und gewinnbringend ausleuchtet. Die Tatsache, dass »fast alle hölzernen Frachtsegler ein gewaltsames Ende gefunden haben« (S. 161), wirft ein eher düsteres Licht auf die Epoche der Schifffahrts- und Wirtschaftsgeschichte, in der diese Schiffe und ihre Besatzungen einen entscheidenden Anteil an der endgültigen Globalisierung der Welt gehabt haben.

Walter zeigt sich als ein Autor, der die Leistungen der amerikanischen Schiffbauer, der Kapitäne und Matrosen vieler Nationen mit Bewunderung und Respekt beschreibt. Ein durchgehend sachlicher Ton hebt seine Arbeit wohltuend ab von jeglicher Emotionalisierung und Effekthascherei, sie ist frei von Histörchen und Anekdoten, wovon ein Großteil der älteren Segelschiffsliteratur voll ist. Nur als eine Art Motto erlaubt er sich ein poetisches Longfellow-Zitat. Fast überflüssig zu erwähnen, dass ein solches Werk bestens mit zahlreichen, auch farbigen Illustrationen ausgestattet ist. Innerhalb der zugrundeliegenden Literatur und Quellen hat Walter intensiv auch solche amerikanischer Provenienz ausgewertet, worüber eine umfangreiche »Bibliographie« Auskunft gibt.

Mit seinem Buch hat Walter keine weitere »Bremensie« vorgelegt, sondern ein höchst informatives und anspruchsvolles Sachbuch über die Zeit der hölzernen Frachtsegler des 19. Jahrhunderts – belegt und illustriert am Beispiel der »Downeasters« und »Nova-Scotians« von der Weser.

*Klaus Auf dem Garten*

*Ziegler, Heide: Bremens politische, ökonomische und soziokulturelle Beziehungen zu China bis zum Ende des Ersten Weltkrieges. Göttingen: Cuvillier 2003. 375 Seiten.*

Die Herren der Firma Melchers & Co. hatten ihren Ehrengast zu einem festlichen Diner in ein einheimisches Restaurant in der Chinesenstadt Shanghais geladen. Dabei gaben sich auch die weißen Gäste »den mehr als zweifelhaften Genüssen der chinesischen Gerichte hin«. Dazu zählten »Haifischflossen, Vogelneestsuppe, alte, schwarz gewordene Eier und dergleichen Delikatessen«. »Während der Mahlzeit erschien eine große Reihe chinesischer Sing-Song-Mädchen, die zu den Tönen einer Art ein- oder zweisaitiger Gitarre Lieder vortrugen; ein sehr mäßiger Genuß, der etwas auf die Nerven fiel.« Im Anschluß an dieses Essen besuchte die Gesellschaft noch ein chinesisches Theater: »Nach einer halben Stunde hatten wir von der Sache genug und begaben uns in den Klub Konkordia, um dort zu Abend zu essen, da die Genüsse des chinesischen Dinners kaum ausreichend gewesen waren, um

auch nur einen mäßigen Hunger zu stillen.«<sup>8</sup> Diese Äußerungen und Wertungen stammen von Philipp Heineken, seit 1909 Generaldirektor des Norddeutschen Lloyd. Heineken führte vom 21. Mai 1910 bis zum 11. Februar 1911 eine Inspektionsreise nach Australien, der Südsee und Fernost durch, wobei er sich sowohl auf der Hin- als auch der Rückreise in chinesischen Hafenstädten aufhielt. Über seine Reiseeindrücke berichtete er in einem 410 Druckseiten umfassenden Privatdruck. Die hieraus zitierten Stellen mögen verdeutlichen, wie z. B. seine Wahrnehmung des Fremden und Exotischen war. Die Zitate erscheinen mir recht aussagekräftig im Hinblick auf seine Einschätzung des Chinesischen zu sein. Doch diese Quelle war der Autorin leider nicht bekannt.

Als Dissertation unter dem Titel »Die bremisch-chinesischen Beziehungen von den Anfängen bis zum Ende des Ersten Weltkrieges« vorgelegt, von Franklin Kopitzsch und Wilfried Wagner begutachtet und vom Promotionsausschuß angenommen, erschien die Arbeit von Heide Ziegler jetzt unter dem o. a. Titel. Die Autorin hat ihre Arbeit wie folgt strukturiert: Nachdem sie die *Entstehung und Entwicklung bremisch-chinesischer Beziehungen* skizziert hat, handelt sie in vier Abschnitten die Komplexe *Politik* (S. 25-91), *Handel* (S. 93-224), *Schiffahrt* (S. 225-291) sowie *die sozialen und kulturellen Beziehungen* (S. 293-354) ab. Sie splittet den Abschnitt *Politik* auf in *die politischen Hintergründe und Kriege, Konflikte und Verträge*. Dabei werden u. a. der *Opiumkrieg und der Vertrag von Nanking*, der *Taiping-Aufstand* sowie der *Freundschafts-, Handels- und Schiffahrts-Vertrag* des Jahres 1861, die Konsulate, der Boxeraufstand (1900) wie auch *die bremisch-chinesischen Beziehungen zwischen 1900 und 1920* behandelt. Unter dem Aspekt *Handel* setzt sich die Autorin mit den *Handels- und Vertragshäfen*, dem *Handelsablauf*, den *Handelsniederlassungen*, den *Handelsmarken und Warenzeichen*, den *Handelswaren (Haare, Wolle, Watte sowie Opium)*, und den *Kulitransporten und (der) »Deli-Auswanderung«* auseinander. Bei der Aufarbeitung der *Schiffahrt* befaßt sich die Verf. mit den *Reedereien*, dabei aber im wesentlichen nur auf den *Norddeutschen Lloyd* eingehend, der *Küsten-, Auftrags- und Linienschiffahrt*, den *Schiffsbesatzungen* sowie den *Gefahren auf See* (u. a. *Piraten*). Im Abschnitt über *die sozialen und kulturellen Beziehungen* geht H. Ziegler auf *Bremer in China, Chinesen in Bremen, Vorurteile und Mißverständnisse* sowie letztendlich auf »*China in Bremen*«, d. h. die *Handelsausstellung von 1890* und die *Sammlungen im Übersee-Museum* ein. Eine Schlußbetrachtung (S. 355-358) steht am Ende der Arbeit.

Doch nun zur Quellenlage und zum Forschungsstand: Die Autorin bezeichnet die Quellenlage für ihr Thema als »gut« und listet die im Staatsarchiv Bremen sowie in der Bremer Handelskammer ausgewerteten Archivalien – darunter insbesondere Konsularberichte – im Quellenverzeichnis auf. Als besonders wertvolle Quelle führt Heide Ziegler den Nachlaß des Bremer Kaufmanns Johann Lauts auf; daran ist nichts auszusetzen. Doch daß sie letzteren zum Kronzeugen vieler Behauptungen und Aussagen hochstilisiert, erscheint

8 Ph. Heineken: Tagebuch meiner Reise nach Australien, der Südsee und dem Osten vom 21. Mai 1910 bis 11. Februar 1911. H. M. Hauschild Bremen o. J. (1911), S. 213 f.

mir nicht ganz korrekt zu sein. Es ist auch legitim, daß die Autorin sich auf die Benutzung bremischer Archive beschränkte, denn auswärtige Archivstudien hätten vermutlich ihre finanziellen Möglichkeiten überfordert, daß aber in Bremen zugängliche relevante Quellen und Literatur nicht berücksichtigt wurden, erscheint mir als unverzeihlich. Beispielhaft zu nennen wären hier die Historisch-biographischen Blätter von Eckstein (erschieden 1906 bis 1911) mit umfangreichen zeitgenössischen Beiträgen über die Firma Melchers und den NDL sowie über die Rickmers-Reismühlen, Rhederei und Schiffbau AG, den Tee- und Erdnußimport aus China sowie die Ausfuhr von bremischem Bier dorthin, einsehbar im Lesesaal des Bremer Staatsarchivs. Dort stehen auch die Jahresberichte der Bremer Handelskammer, die wertvolle Detailinformationen über Handelsgüter sowie den Import und Export von Waren liefern. Ferner sei noch das Material der vom NDL-Generaldirektor Heinrich Wiegand im Winter 1898/99 unternommenen Inspektionsreise nach Ostasien genannt. Bei der benutzten Literatur fehlt z. B. die Arbeit von Astrid Freyeisen,<sup>9</sup> die zwar den Zeitraum des Dritten Reiches behandelt, aus der aber Heide Ziegler wichtige Informationen z. B. über den Status der Internationalen Niederlassung und der Französischen Konzession in Shanghai hätte einholen können. Auch die Publikationen von Rösener<sup>10</sup> und Stingl<sup>11</sup> vermißt der Rezensent; zudem hat die Autorin eine zentrale Veröffentlichung von van Briessen<sup>12</sup> übersehen. Von Glade benutzt H. Ziegler zwar dessen Dissertation, kennt aber nicht die doch für ihr Thema zentrale Arbeit »Bremer im Fernen Osten.«<sup>13</sup>

Heide Ziegler strukturiert ihre Arbeit nach systematischen Gesichtspunkten. Dabei hätten sich doch der Opiumkrieg und der ihn beendende Vertrag von Nanking (1842), dann der Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrag des Jahres 1861 als Zäsuren angeboten, resultierend vor allem aus den Umbrüchen in China. Zumindest für die deutsche und bremische Interessenslage epochebildend war die Eröffnung der Reichspostdampferlinie nach Ostasien durch den NDL im Jahre 1886. Im Zeitraum bis zum Ende des Ersten Weltkrieges ließen sich ohne weiteres mehrere Zäsuren ausmachen, die eine Periodisierung ermöglichen. Denn diese läßt die Arbeit weitgehend vermissen. Keineswegs wird damit eine streng chronologisch strukturierte Arbeit erwartet, aber der völlige Verzicht auf eine zeitliche Strukturierung erscheint doch problematisch. Deswegen wird auch die historische Entwicklung nicht so recht deutlich, läuft der Leser Gefahr, die zeitliche Orientierung zu verlieren.

9 Astrid Freyeisen, *Shanghai und die Politik des Dritten Reiches*. Würzburg 2000.

10 Walter Rösener, *Deutsch-chinesische Wirtschaftsbeziehungen*. Wirtschafts- und sozialwissenschaftliche Dissertation. Frankfurt/Main 1935.

11 Werner Stingl: *Der Ferne Osten in der deutschen Politik vor dem Ersten Weltkrieg (1902–1914)*. Bd. 1 und 2, Frankfurt/Main 1978.

12 Fritz van Briessen, *Grundzüge der deutsch-chinesischen Beziehungen*. Darmstadt 1977.

13 Dieter Glade, *Bremer im Fernen Osten*. Auswanderungen und Reisen, festgestellt aus den Bürgerrechtsakten des Bremischen Staatsarchivs, in: *1000 Jahre Bremer Kaufmann*. (Brem. Jb., Bd. 50), Bremen 1965, S. 295-302.

Unglücklicherweise glaubte die Autorin offenbar, alle die ihr als wichtig erscheinenden (bzw. in den Quellen behandelten) Aspekte behandeln zu müssen. Haare als Handelsgut? »Gefahren auf See« mit »Havarien, Krankheiten, Unfälle und Verbrechen«? Hätten die Autorin (und der Leser) darauf – als doch recht fernliegend vom eigentlichen Thema – nicht gut verzichten können? Und wäre auf der anderen Seite eine Darstellung von und Auseinandersetzung mit dem Ostasiatischen Verein Hamburg-Bremen nicht notwendig und unverzichtbar gewesen? Andererseits werden seitenlang ohne erkennbaren Erkenntnisgewinn die Bewegungen bremischer Schiffe in chinesischen Gewässern aufgezählt, so daß sich die Untersuchung über weite Strecken auf eine Aneinanderreihung nackter Fakten beschränkt. Es werden Schiffe, ihre Ladung sowie die von ihnen angelaufenen Häfen aufgelistet. Hier wäre eine Straffung, z. B. durch ein exemplarisches Vorgehen sinnvoller gewesen. Dagegen wird der Zeitraum von 1886 mit der Eröffnung des Reichspostdampferdienstes bis zum Ende des Ersten Weltkrieges recht stiefmütterlich knapp behandelt. Querverweise auf andere Kapitel ihrer Arbeit in den Anmerkungen scheinen mir weniger dem Leser hilfreich zu sein als die Hilflosigkeit der Autorin zu demonstrieren. Zudem hat sie dabei offenbar ein wenig den Überblick verloren, wenn sie in drei Anmerkungen (Anm. 84, 160 und 1238) darauf hinweist, daß der Anteil der Han-Chinesen unter der Gesamtbevölkerung Chinas mal 96, dann über 96 und schließlich über 90 Prozent betrage.

Bei der Darstellung der politischen Rahmenbedingungen für die bremischen Beziehungen zu China vermißt der Rezensent des öfteren die begriffliche bzw. sprachliche Trennschärfe. So behauptet die Autorin (zumindest formuliert sie es so), daß nach der Gründung des Deutschen Reiches im Jahr 1871 »*der Handelsverkehr der Hansestädte jetzt unter preußischer (!) Flagge*« habe abgewickelt werden müssen. (S. 22) Auch wurde die Reichspostdampferlinie nach Ostasien nicht von Preußen unterstützt, sondern vom Reich; zudem läßt sich für das Jahr 1900 im Zusammenhang mit dem Boxeraufstand nicht von preußischer (S. 23), sondern wenn schon, dann von preußisch-deutscher Eroberungspolitik sprechen. Überhaupt ist zu fragen, ob der ganze Abschnitt Politik nicht eher unter der Überschrift *Politische Rahmenbedingungen* als ein gestrafftes und auf das Thema focussiertes Eingangskapitel hätte gestaltet werden sollen. Ärgerlich – und nicht nur der Autorin, sondern auch den Gutachtern anzulasten – ist die Tatsache, daß die Eröffnung der Reichspostdampferlinie nach Ostasien durch den NDL als dessen Gründungsjahr ausgegeben wird. (S. 22 und 27)

Bedenklich erscheint mir die Tatsache, daß die Autorin souverän alle Ansätze und Erscheinungsformen von Rassismus, konkret: der abwertenden Einschätzung der Chinesen als Rasse, übersieht, wiewohl z. B. die Untersuchungen von Sibylle Küttner<sup>14</sup> und Hartmut Rübner<sup>15</sup> über die rassische

14 Sibylle Küttner, *Farbige Seeleute im Kaiserreich. Asiaten und Afrikaner im Dienst der deutschen Handelsmarine*. Erfurt 2000.

15 Hartmut Rübner, *Lebens-, Arbeits- und gewerkschaftliche Organisationsbedingungen chinesischer Seeleute in der deutschen Handelsflotte. Der maritime Aspekt der Ausländerbeschäftigung vom Kaiserreich bis in den NS-Staat*, in: IWK,

Diskriminierung farbiger Besatzungsmitglieder auf deutschen Schiffen vorliegen und ihr sogar teilweise bekannt sind. Zudem sei neuerdings auf den Aufsatz von Lars Amenda<sup>16</sup> verwiesen, der beispielhaft die schlechte Behandlung chinesischer Seeleute in Bremerhaven während des Ersten Weltkrieges sowie das Beispiel des Heiratsgesuches einer Bremerin, die einen lange in Deutschland ansässigen Chinesen (und zudem Vater ihrer zwei Kinder) heiraten wollte, was jedoch vom zuständigen Senator Kirchhoff im Jahre 1917 abgelehnt wurde.

Schließlich stellt sich dem Rezensenten die Frage: Was war eigentlich das Erkenntnisinteresse von Heide Ziegler? Was faszinierte sie an dem Thema? Das wird dem Leser nicht deutlich. Und hier liegt m. E. ein Hauptproblem der Publikation: in der mangelnden Problematisierung, in den nicht deutlich ausformulierten Fragestellungen. Und welchen Charakter hat eigentlich ihre Arbeit? Handelt es sich um eine wirtschafts- und kulturwissenschaftliche Arbeit? Welchen Stellenwert billigt sie der Unternehmensgeschichte zu? Abgesehen von der Darstellung der geschäftlichen Unternehmungen von Johann Lauts bringt die Untersuchung in unternehmensgeschichtlicher Hinsicht kaum Neues und informiert im wesentlichen eigentlich nur über die Firma Melchers & Co. sowie über den Lloyd und rudimentär über das Firmenkonglomerat von Rickmers. Um die Kritik zusammenzufassen: Es handelt sich um eine durchaus bemühte Arbeit, bei der es jedoch an einer ausreichenden Betreuung (durch Doktorvater, Staatsarchiv, Gutachter und / oder Verlag bzw. alle tangierten Personen bzw. Institutionen?) mangelte. Denn wie sonst ist es zu erklären, daß der Autorin die Publikation von Heineken nicht bekannt war, die Gründung des NDL auf das Jahr 1886 datiert wird, die Gliederung der Arbeit einfalllos und wenig erkenntnisträchtig ist? Insgesamt erscheint mir die Untersuchung von Ziegler als harmonisierend und vereinfachend, sie zeichnet ein unvollständiges und leicht verzerrtes Bild der bremisch-chinesischen Beziehungen, das sich zudem noch in einer Schiefelage befindet.

*Peter Kuckuk*

33. Jg., 1997, Heft 1, S. 1-41; neuerdings in Bremen-zentrierter Form unter dem Titel »Ausländer nach Möglichkeit sofort aus der Schifffahrt ausmerzen ...« Konflikte um die Beschäftigung chinesischer und indischer Seeleute auf den Schiffen der Bremer Ostasienlinien vom Kaiserreich bis in den NS-Staat, in: P. Kuckuk (Hrsg.): Passagen nach Fernost (Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens, Bd. 23) Bremen 2004, S. 62-117.

16 Lars Amenda, Vorstellungen und Nachforschungen: Chinesische Seeleute, deutsche Frauen und bremische Behörden während des Ersten Weltkrieges, in: Passagen nach Fernost, S. 184 - 203.

## Hinweise

### *Hospitium Ecclesiae. Forschungen zur bremischen Kirchengeschichte*

Aus: Band 22, 2003

Joachim Colberg und Heinrich Figge, Vom Archivwesen der Bremischen Evangelischen Kirche, S. 9-18 [Übersicht zur Aktengliederung und zu den Aktenbeständen im Archiv der BEK]. – Hans Otte, Die konfessionspolitischen Folgen des Westfälischen Friedens für die Stadt Bremen, S. 19-38. – Peter Ulrich, Zur Abbildung des Porträts von Albert Rizäus Hardenberg, S. 39-42 [Erstveröffentlichung eines Hardenberg-Porträts aus Privatbesitz]. – Wim Janse, Albert Rizäus Hardenberg und sein Wirken als Domprediger, S. 43-54 [Festvortrag vom 17. 6. 1997]. – Reinhard Freese, Wichern und Bremen, S. 75-96. – Gerhard Schmolze, Freimaurer als Pastoren der Bremischen Evangelischen Kirche, S. 97-100 [Mit einer Personenliste]. – Hartwig Ammann, Das W. S. O. – ein Stück Zeitgeschichte, S. 103-106 [Zur Geschichte des Wohlfahrtsheimes Sebaldsbrück-Osterholz]. – Gerhard Schmolze, Vereinigung für bremische Kirchengeschichte e. V., S. 107-109 [Zur Geschichte und Tätigkeit der Vereinigung].

### *Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens*

Aus: Heft 23, 2004. Peter Kuckuk (Hrsg.), Passagen nach Fernost. Menschen zwischen Bremen und Ostasien [s. a. Besprechung in diesem Band]

Michael Rüppel, Bilder aus dem alten Japan – Japanfotografien um 1900, S. 16-31 [Zu einer Diasammlung aus dem Nachlass von Friedrich Hermann Noltenius]. – Jürgen Kessel, »... um ihr Glück in einer eigenen Kolonie zu suchen.« Das Neu-Guinea-Projekt des Bremer Kaufmanns Julius Brabant von 1866, S. 32-47. – Peter Kuckuk, Firmeninteressen und das Fremde in Fernost. Auszüge aus dem Bericht des NDL-Chefs Philipp Heineken über seine Reise nach Australien, der Südsee und dem Osten (1910/11), S. 48-62. – Hartmut Rübner, »Ausländer nach Möglichkeit sofort aus der Schifffahrt ausmerzen ...«. Konflikte um die Beschäftigung chinesischer und indischer Seeleute auf den Schiffen der Bremer Ostasienlinien vom Kaiserreich bis in den NS-Staat, S. 63-119. – Peter Kuckuk, Mit neuen Schiffen zu alten Märkten: Lloyd-Direktor Firles Ostasienreise im Frühjahr 1934, S. 120-138. Ders., Jüdische Emigranten auf den Ostasienschnelldampfern des Norddeutschen Lloyd nach Shanghai ins Exil (1938/39), S. 139-147. – Ders., In letzter Minute: Die Emigration des Willy Frersdorf von Bremen nach Shanghai im Juli 1939, S. 148-158. – Andrea Müller, Flucht rund um den Globus. Eine Odyssee jüdischer Emigranten von Deutschland über Shanghai, San Francisco und New York nach Bremen, S. 159-177. – Karin Kuckuk, Hilflos in Shanghai: Der Heimtransport der kranken Therese Barth im Jahre 1904, S. 178-184. – Lars Amenda, Vorstellungen und Nachforschungen: Chinesische Seeleute, deutsche Frauen und bremische Behörden während des Ersten Weltkrieges, S. 185-205.

*Arbeiterbewegung und Sozialgeschichte*

Aus: Heft 11, 2003

Klaus Auf dem Garten, Kleine Werften an der Unterweser: Abeking & Rasmussen und Burmester, S. 4-15. – Marcus Meyer, Ein schwieriger Patient. Ein Bremer Rechtsanwalt und der »Judenboykott« im April 1933, S. 16-29 [Behandelt den Fall des Rechtsanwalts Wilhelm Cramer].

*Aus: Heft 12, 2003*

Rolf Springe, Wohlfahrtseinrichtungen versus industrielle Mitbestimmung. Friedrich Schomerus als Sozialsekretär bei der »Nordwolle« in Delmenhorst, S. 5-18. – Marc Buggeln, KZ-Häftlinge als letzte Arbeitskraftreserve der Bremer Rüstungswirtschaft, S. 19-36.

*Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte*

Aus: Band 89, 2003

Jutta Braden, Die Hamburger Judenpolitik und die lutherisch-orthodoxe Geistlichkeit im 17. Jahrhundert, S. 1-40. – Joist Grolle, Im Bann von Jean Paul und Napoleon. Der Tagebuchschreiber Friedrich Beneke, S. 41-78. – Ruth und Heinz Deutschland, »Ich bin überhaupt nicht bang, daß ›meines Wirkens Spur‹ so bald ausgelöscht sein wird.« Käte Duncker. Briefe aus Hamburg (April 1896 bis März 1887). Eine Dokumentation, S. 79-147. – Kai Sammet, Burgfrieden und Totenstille – Die Irrenanstalt Hamburg-Langenhorn, die Verwaltung und der Hunger 1914–1918, S. 149-174. – Holger Wilken, Niederdeutsche Lorbeeren in der NS-Kulturpolitik – Der Rembrandtpreis der Hansischen Universität Hamburg 1935–1944, S. 175-206. – Iris Groschek und Rainer Hering, »Und dieser Krieg schien mir der einzige, der letzte Weg«. Vor 60 Jahren: Luftangriffe auf Hamburg. Erna Stahl schreibt an Wilhelm Heydorn. S. 207-227. – David Thimme, Die Erinnerungen des Historikers Percy Ernst Schramm. Beschreibung eines gescheiterten Versuchs, S. 227-262. – Ein Besprechungsteil erschien 2003 nicht.

*Hansische Geschichtsblätter*

Aus: Band 121, 2003

Bert Looper, Holland, die Ijssel und die Hanse. Jahrmärkte als Brücken und Barrieren, S. 1-11. – Job Weststrate, Abgrenzung durch Aufnahme. Zur Eingliederung der süderseeischen Städte in die Hanse, ca. 1360–1450, S. 13-40. – Birgit Noodt, Ehe im 15. Jahrhundert – einige statistische Ergebnisse und die Ehe von Hildebrand und Margarete Veckinchusen, S. 41-74. – Piotr Oliński, Die Stiftungen in den großen preußischen Städten des ausgehenden 13. und des 14. Jahrhunderts. Eine erste Bilanz, S. 75-92. – Rolf Gelius, Färbewaren im Seehandel der Ostseeländer 1560–1660, S. 93-122. – Helmut Stubbe da Luz, Napoleons Ostseepolitik in Hanse-Tradition? Der Geograph Catteau-Calleville blickt auf das Baltische Meer (1812), S. 123-161.

*Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde*

Aus: Band 83, 2003

Birgit Noodt, Die »naringe« Lübecker Frauen im 14. Jahrhundert: Frauenarbeit in Handel und Handwerk, S. 9-51. – Kurt Weissen, Briefe in Lübeck lebender Florentiner Kaufleute an die Medici (1424–1491), S. 53-81. – Jason Lavery, Kaiser Maximilian II. und Lübeck während des Nordischen Siebenjährigen Krieges (1563–1570), S. 83-100. – Stephanie Westermann, Die Vertäfelung des sogenannten Fredenhagen-Zimmers von 1572/1583 im Haus der Kaufmannschaft zu Lübeck, S. 101-155. – Meike Kruse, Burspraken, Luxusordnungen und Mandate: Überlieferung und Erschließung lübeckischer Policeynormen im Archiv der Hansestadt, S. 157-167 [mit zahlreichen Parallelen zu Bremen]. – Michael Hundt, Vom sumpfigen Wiesengrund zur Zierde der Stadt. Die Entstehungsgeschichte des Stadtparks zu Lübeck und seiner Randbebauung, S. 169-205 [nach dem Vorbild des Bremer Bürgerparks]. – Systematisches Verzeichnis der Aufsätze der ZVLA 61 (1981)–81 (2003), S. 377-400.

*Stader Jahrbuch*

Aus: Band 92/93, 2003/2004

Arend Mindermann, Repertorium abschriftlich überlieferter Urkunden zur Geschichte des Erzstifts Bremen und des Bistums Verden im Mittelalter. Teil 6: Urkunden des Erzbischofs und des Domkapitels von Bremen (1218–1258) im verlorenen Kopiar des Bremer Domkapitels, S. 29-52. – Elfriede Bachmann, Das Hospital zum Heiligen Geist in Bremervörde, S. 65-98. – Christian Kammann, Beiträge zur Geschichte der Musikpflege am Hof Fürsterzbischofs Johann Adolf von Bremen (1585–1596), S. 99-123 [Mit personellen Beziehungen zur Stadtmusik in Bremen]. – Elfriede Bachmann, Steinbau und Ziegeleien im Elb-Weser-Dreieck, mit besonderem Blick auf Bevern, Kreis Rotenburg (Wümme), S. 125-138.

*Jahrbuch der Männer vom Morgenstern*

Aus: Band 82, 2003

Felicitas Gottschalk, »Vom wilden Kampfe zwischen den Mächten der Finsternis und des Lichtes« Hermann Allmers' Streit um eine Erneuerung der evangelischen Kirche in der Osterstader Marsch 1863–1866, S. 57-76. – Dirk J. Peters, Planung, Bau und Betrieb der Nordschleusenanlage in Bremerhaven von den Anfängen bis heute, S. 91-120.

*Oldenburger Jahrbuch*

Aus: Band 103, 2003

Reinhard Rittner, Religion, Kirche und Gesellschaft in der Stadt Oldenburg um 1930, S. 85-106. – Gerhard Kaldewei, »Wo deutsche Bauernfäuste den Pflug durch die Muttererde führen«. Von der Schlachte bei Altenesch 1234 nach

»Stedingsehre« auf dem Bookholzberg 1934, S. 107-168. – Margarete Rosenbohm-Plate, Hollandmöbel – Auslandsmöbel – Judenmöbel, S. 169-176 [Zur Verwertung von Möbeln aus enteignetem jüdischem Besitz in Holland].

*Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte*

Aus: Band 75, 2003

Zum Thema »Kirchliches Leben und Frömmigkeit vom 14. bis zum 16. Jahrhundert«: Wolfgang Petke, Die inkorporierte Pfarrei und das Benefizialrecht. Hilwartshausen und Sieboldshausen 1315–1540, S. 1-34. – Thomas Vogtherr, Seelenheil und Sündenstrafen. Der Ablass im spätmittelalterlichen Niedersachsen, S. 35-51. – Thomas Kaufmann, Magdeburgs »Herrgotts Kanzlei« im Kampf gegen das Interim, S. 53-70. – Claudia Becker, »O, heilige Mutter Anna, hilf!« Wallfahrten als Ausdruck der Volksfrömmigkeit, S. 71-86. – Malte Priezel, Klerikerbruderschaften, Obrigkeiten und Laien. Die niedersächsischen Kalende im späten Mittelalter, S. 87-100. – Karstin Rahn, »Eyn meß/ ein zeit / ein bier ...«? Rituelles Handeln in spätmittelalterlichen Bruderschaften, S. 101-111. – Herbert Reyer, Frömmigkeit in den Tagebuchaufzeichnungen Hildesheimer Ratsherren und Bürgermeister des 16. Jahrhunderts, S. 113-126.

Weitere Aufsätze: Martin Fimpel, Schloss Wolfsburg 1302–1945, S. 127-159. – Ronald G. Asch, »Wie die Fledermäuse«? Die Osnabrücker Ritterschaft im 18. Jahrhundert, S. 161-184. – Norbert Janetzke, Der Verlust der Mitte. Der »Geist des Aufstands« und Umbruchs Anfang des 19. Jahrhunderts am Beispiel der Vormärz-Erhebung in Osterode am Harz, S. 185-259. – Gerhard Schneider, Statistische Erhebungen zum Funktionsadel im Königreich Hannover (1815–1866) und in der preußischen Provinz Hannover (1866–1918), S. 261-291. – Hans-Werner Niemann, Der Wirtschaftsbund Niedersachsen-Kassel und die NSDAP. Ein eingeleitetes und kommentiertes Dokument, S. 293-331.

Kleine Beiträge: Brigide Schwarz, Ergänzungen und Berichtigungen zu meinen Regesten der Papsturkunden in Niedersachsen, S. 333-345 [vgl. jetzt zu Bremen auch: Tilmann Schmidt, Die Originale der Papsturkunden in Norddeutschland (Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein): 1199–1415, Città del Vaticano 2003]. – Malte-Ludolf Babin, Zwei neue Zeugnisse zur Geschichte des Echternacher Evangelistars Heinrichs III. (Bremen, Staats- und Universitätsbibliothek cod. ms. b. 21), S. 347-352.

## Weitere Neuerscheinungen zur bremischen Geschichte und Landeskunde \*

- 100 Jahre kaufmännische Bildung in Bremen: von der Handelsschule der Union zum Schulzentrum an der Grenzstraße. Festschrift zum 100jährigen Jubiläum des Schulzentrums an der Grenzstraße. Bremen: Hauschild 2003. 88 S.
- Barkenhoff-Stiftung Worpswede (Hrsg.): »In erster Linie Hausbau ...«: Heinrich Vogeler und die Bremer Reformarchitekten.* Oldenburg: Isensee 2002. 192 S.
- Bremer Schützengilde von 1904 (Hrsg.): Hundert Jahre Bremer Schützengilde e. V. von 1904: 1904 – 2004.* Bremen: Eigenverlag 2004. 56 S.
- Bierbaum, Horst (Hrsg.): Fünfundsechzig Jahre Centauren Apotheke.* Bremen: Eigenverlag 2003. 29 S.
- Blüthner, Friedhelm: Der Bauer und der Pastor: Versuch einer Landwirtschafts- und Kirchengeschichte vom Mittelalter bis zur Industrialisierung am Beispiel des Kirchspiels Arbergen.* Bremen: Eigenverlag 2003. 204 S.
- Böning, Holger; Gebhard, Hartwig; Nagel, Michael; Weber, Johannes (Hrsg.): Zentrale Wissenschaftliche Einrichtung Deutsche Presseforschung: Geschichte, Projekte und Perspektiven eines Forschungsinstituts der Universität Bremen; nebst einigen Beiträgen zur Bedeutung der historischen Presseforschung.* Bremen: Ed. Lumière 2004. 280 S.
- Bremer Friedensforum (Hrsg.): Zwanzig Jahre Bremer Friedensforum.* Bremen: Eigenverlag 2003. 31 S.
- Claussen-Hoff, Helga: Schöne Schule Lange Reihe 1929–2004. Mädchenbild und Mädchenbildung im Wandel der Zeit.* Bremen: Kulturhaus Walle 2004. 78 S.
- Elmshäuser, Konrad; Hofmeister Adolf E. (Hrsg.): 700 Jahre Bremer Recht. 1303–2003 (VStHB. Bd. 66).* Bremen: Staatsarchiv 2003. 376 S.
- Elze, Peter (Hrsg.): Göttertage: Paula Modersohn-Becker in Bildern, Briefen und Tagebuchaufzeichnungen aus Worpswede.* Bremen: Worpstedter Verlag 2003. 223 S.
- Evangelische Wilhadi Gemeinde Bremen (Hrsg.): Hundertfünfundzwanzig Jahre Ev. Wilhadi-Gemeinde zu Bremen: 1878–2003.* Bremen: Eigenverlag 2003. 30 S.
- Feuerle, Mark: Garnison und Gesellschaft. Nienburg und seine Soldaten.* Bremen: Temmen 2004. 404 S.

\* Vollständigkeit im Sinne einer Bibliographie wird nicht angestrebt. Besprechungen bleiben vorbehalten

- Focke-Museum Bremen, Weser-Kurier (Hrsg.):* Bremen und seine Stadtteile. Bremen: Temmen 2003. 272 S.
- Frenzel, Andreas:* 600 Jahre Bremer Roland: Rezeption und Bedeutungswandel einer europäischen Legende. Bremen: Stute 2004. 32 S.
- Fuchs, André:* Freiwillige Feuerwehr Bremen Oberneuland: 75 Jahre 1928–2003. Lilienthal: Simmering 2003. 45 S.
- Gensky, Jochen:* »Dann bauen Sie mir das!«: die Villa Wenhold in Bremen von Emil Fahrenkamp. Weimar 2003. 69 S.
- Gerdas, Christine:* Kindergarten Lobbendorf: 1903–2003; ein Kindergarten feierte seinen 100. Geburtstag. Bremen: Eigenverlag 2003. 33 S.
- Glocke Veranstaltungs-GmbH (Hrsg.):* Die Festwoche und ihre Gäste: 75 Jahre das Bremer Konzerthaus Die Glocke. Bremen: Eigenverlag 2003. 58 S.
- Grote, Johannes:* 800 Jahre Oyten. Besiedlung und Entwicklung eines Geestdorfes sowie Häuser- und Höfechronik. Fischerhude: Atelier im Bauernhaus 2004. 240 S.
- Grützmann, Jörg:* Die Winter in Bremen von 1900–2003. Oldenburg: Isensee 2003. 64 S.
- Gustafsson, Heinz:* Namibia, Bremen und Deutschland: ein steiniger Weg zur Freundschaft. Delmenhorst: Aschenbeck & Holstein 2003. 702 S.
- Heimatarchiv des Bürgervereins Borgfeld (Hrsg.):* Herbert Schwarzwälder, Borgfeld: Ein Dorf mit Geschichte (zugl.: Borgfelder Blätter 1). Bremen: Eigenverlag 2002. 31 S.
- Hill, Thomas:* Die Stadt und ihr Markt. Bremens Umlands- und Außenbeziehungen im Mittelalter (12.–15. Jahrhundert) (VSWG-Beihefte. Nr. 172). Stuttgart: Steiner 2004. 423 S.
- Kaldewei, Gerhard; Lohstroh, Birgit (Hrsg.):* Aufbruch in die Moderne: die Delmenhorster Rathausanlage des Bremer Architekten Heinz Stoffregen 1908–1925. Bremen: Temmen 2003. 136 S.
- Karl-Könecke-Fleischwarenfabrik GmbH & Co. (Hrsg.):* Siebeneinhalb Jahrzehnte Könecke: 1929–2004. Bremen: Eigenverlag 2004. 27 S.
- Kirchhoff-Wottrich, Henriette (Hrsg.):* Auguste Kirchhoff »Mensch sein, heißt Kämpfer sein!«: Schriften für Mutterschutz, Frauenrechte, Frieden und Freiheit 1914–1933. Bremen: Donat 2004. 182 S.
- Kulturhaus Pusdorf e.V. (Hrsg.):* Vom Kulturladen zum Kulturhaus: 20 Jahre soziokulturelle Stadtteilarbeit in Woltmershausen. Bremen: Eigenverlag 2003. 39 S.
- Langner, Rainer K.:* Das Geheimnis der großen Wüste: Auf den Spuren des Saharaforschers Gerhard Rohlfs. Frankfurt am Main: S. Fischer 2004. 300 S.

- Meier-Hüsing, Peter; Otten, Dirk*: Handbuch der religiösen Gemeinschaften in Bremen. Bremen: Temmen 2003 (2. Aufl.). 222 S.
- Müller, Hartmut (Hrsg.)*: Die Koster-Chronik. Bremen: Temmen 2004. 650 S.
- Niehoff, Lydia*: Fortschritt aus Tradition – Chronik der Handelskrankenkasse. Bremen: Eigenverlag 2003. 69 S.
- Oelkers, Werner*: Morde in Bremen und andere Kriminalfälle der Nachkriegszeit. Berichte und Geschichten aus der Polizeiarbeit. Delmenhorst: Aschenbeck & Holstein 2003. 240 S.
- Oldermann, Renate*: Kloster Walsrode. Vom Kanonissenstift zum evangelischen Frauenkloster. Bremen: Temmen 2004. 300 S.
- Saur, Achim: Vom Aufstieg des Abfalls: 100 Jahre Entsorgung in öffentlicher Hand / Bremer Entsorgungsbetriebe. Bremen 2003. 108 S.
- Schmidt, Georg*: Bremen – die 60er Jahre: von neuer Freizügigkeit, der Pleite bei Borgward und einer rebellischen Jugend. Gudensberg-Gleichen: Wartberg 2003. 71 S.
- Schmidt, Georg*: Der Bremer Überseehafen: es war einmal ... Menschen, Bilder und Geschichten. Gudensberg-Gleichen: Wartberg 2000. 71 S.
- Schmidt, Tilman*: Die Originale der Papsturkunden in Norddeutschland (Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein): 1199–1415 (Index actorum Romanorum Pontificum ab Innocentio III ad Martinum V electum, 7). Citta del Vaticano: Biblioteca Apostolica Vaticana 2003. 306 S.
- Schwarz-Roosmann, Oliver*: Carl Martin Reinthaler: Lebensweg eines Bremer Musikdirektors. Münster: Lit 2003. 102 S.
- Schweers, Hans-Jürgen*: Hundertfünfzig Jahre Stute Verkehrs-GmbH 1853–2003: vom Handlungsgeschäft in Bremen zum weltweit agierenden Speditions- und Logistik-Unternehmen. Bremen: Hauschild 2003. 239 S.
- Scior, Volker*: Das Eigene und das Fremde: Identität und Fremdheit in den Chroniken Adams von Bremen, Helmut von Bosaus und Arnolds von Lübeck (Orbis mediaevalis 4). Berlin: Akademie 2002. 375 S.
- Stamm, Rainer (Hrsg.)*: Paula Modersohn-Becker. Briefwechsel mit Rainer Maria Rilke. Frankfurt am Main: Insel 2003. 113 S.
- Tietze, Godhard O. A. (Hrsg.)*: 475 Jahre Altes Gymnasium zu Bremen: 1528–2003. Bremen: Döll 2003. 256 S.
- Universität Bremen (Hrsg.)*: 20 Jahre Rektor: die »Ära Timm« an der Universität Bremen. Bremen: Universität 2002. 53 S.
- Verein Ellener Hof: Chronik einer seit 1846 von uneigennützigem Bürgersinn geprägten Bremer Einrichtung. Bremen: Donat 2002. 94 S.
- Verkehrsverein der Freien Hansestadt Bremen e.V. (Hrsg.)*: Hundert Jahre Tourismus in Bremen. Bremen: Eigenverlag 2003. 80 S.

- Völker, Heinrich*: Silberpfeile aus Bremen: Rennsportwagen der Borgward-Werke. Bremen: Kurze 2004. 95 S.
- Wallenhorst, Hans-Joachim*: Räume zum Leben: 80 Jahre GEWOBA 1924 – 2004. Achim: Berlin Druck 2004. 159 S.
- Wenz, F.-Herbert*: VFW 614: Entwicklung, Produktion und Einsatz des ersten deutschen Kurzstrecken-Düsenverkehrsflugzeuges. Lemwerder: Stedinger Verlag 2003. 276 S.
- Zeigler, Arnd*: Das »W« auf dem Trikot. 40 Jahre Werder Bremen in der Bundesliga. Bremen: Temmen 2003, 280 S.

# HISTORISCHE GESELLSCHAFT BREMEN

## 140. Jahresbericht (2003)

### *Mitgliederversammlung*

Die ordentliche Mitgliederversammlung fand am 13. Mai 2003 im Focke-Museum / Bremer Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte statt. Die Schriftführerin Frau Dr. Bruss begrüßte die nur in geringer Zahl erschienenen Mitglieder. Der Versammlungsleiter und Vorsitzter Prof. Dr. Hägermann stellte den Jahresbericht 2002 vor. Er sprach den Mitgliederschwund im Berichtsjahr an und erinnerte an verschiedene interessante Reisen und die Vorträge der vergangenen Saison.

Der im Mai 2002 neu in den Vorstand gewählte Schatzmeister Herr Salzer erläuterte den Mitgliedern die Bilanz und konnte dabei auf einen erfreulichen Überschuss verweisen. Er machte zugleich aber auch auf die unterschiedliche Zahlungsmoral der Mitglieder aufmerksam.

In einer Schweigeminute wurde der acht verstorbenen Mitglieder gedacht.

Auf Vorschlag der Rechnungsprüfer erteilte die Versammlung dem Schatzmeister und dem Gesamtvorstand Entlastung.

Abschließend führte Frau Dr. Bruss interessierte Mitglieder durch den »Kubus«, das neue Ausstellungsmagazin des Focke-Museums.

### *Vorstand*

Die Mitgliederversammlung wählte nach Ablauf seiner Amtszeit Herrn Uwe Bölts M. A. erneut in den Vorstand. Am 31.12.2002 bestand der Vorstand demnach aus folgenden Mitgliedern: Prof. Dr. Dieter Hägermann (Vorsitzer), Dr. Konrad Elmshäuser (Stellvertretender Vorsitzter), Heinz Salzer (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, Dr. Gabriele Hoffmann, Prof. Dr. Franklin Kopitzsch, Dr. Peter Ulrich (Beisitzer).

### *Mitgliederbewegung*

Im Jahr 2003 traten 23 Personen der Gesellschaft bei, 45 Austritte waren zu verzeichnen, 8 Mitglieder sind verstorben. Am 31.12.2003 hatte die Historische Gesellschaft 659 Mitglieder.

### *Veröffentlichungen*

Band 82 des Bremischen Jahrbuchs ist im November 2003 erschienen und liegt seitdem in der Geschäftsstelle und in der Benutzerberatung des Staatsarchivs zur Abholung bereit.

### Vorträge

Im Rahmen des angekündigten Vortragsprogramms wurden folgende Vorträge gehalten, meist in Gemeinschaft mit anderen wissenschaftlichen Vereinigungen:

- 1) Prof. Dr. Manfred Rech (Bremen): »Neue Ausgrabungen und Funde in der Freien Hansestadt Bremen« (20. 02. 2003)
- 2) Uwe Bölts, M. A. (Bremen): »Die Böttcherstraße. Einblick in die durch den Krieg zerstörten Interieurs Bremens heimlicher Hauptstraße« (13. 03. 2003)
- 3) Dr. Vera Lüpkes (Lemgo): »Die Weserschiffe – Bergung, Konservierung und Präsentation zweier Schiffe aus dem 18. Jahrhundert« (20. 03. 2003)
- 4) Dr. Per Hoffmann (Bremen): »Die Konservierung der Bremer Hansekogge. Neueste Nachrichten zu einem sehr alten Schiff« (10. 04. 2003)
- 5) Prof. Dr. Hans Kloft (Bremen): »Die alte Demokratie als Staats- und Lebensform, oder – kann man aus der Antike lernen?« (30. 04. 2003)
- 6) Renate Oldermann (Bremen): »Die lutherische Reformation in norddeutschen Frauenklöstern« (16. 10. 2003)
- 7) Prof. Dr. Jörg Jarnuth (Paderborn): »Jagd im Mittelalter« (20. 10. 2003)
- 8) Dr. Cornelia Ewigleben (Speyer): »Gladiatoren in Rom« (22. 10. 2003)
- 9) Dr. Sabine Presuhn (Ulm): »Das St. Ansgarii-Nekrolog aus dem 15. Jahrhundert – Aspekte der spätmittelalterlichen religiösen Praxis und Sozialgeschichte« (03. 11. 2003)
- 10) PD Dr. Helmut Stubbe da Luz (Hamburg): »Okkupanten und Okkupierte. Bremen als Hauptort des französischen Departements der Wesermündungen 1811–1813« (12. 11. 2003)
- 11) Prof. Dr. Ruth Schmidt-Wiegand (Münster): »Das geschriebene Recht in der mittelalterlichen Stadt« (Festvortrag anlässlich des 700-jährigen Jubiläums der Kodifizierung des Bremer Stadtrechts am 01. 12. 2003)
- 12) Prof. Dr. Hans-Georg Stephan (Göttingen): »Nienover – eine versunkene Stadt im Solling. Burg, Stadt, Prospektion und Rodung im Dienste mittelalterlicher Landesherrschaft« (04. 12. 2003)
- 13) Dr. Thomas Richter (Bad Homburg): »Die Saalburg und der Limes als Weltkulturerbe« (09. 12. 2003)
- 14) Prof. Dr. Albrecht Eckhardt (Oldenburg): »Die Bremer Stadtrechtsfamilie im Mittelalter« (11. 12. 2003)

Die Vorträge von Frau Prof. Dr. Ruth Schmidt-Wiegand und Herrn Prof. Dr. Albrecht Eckhardt gehörten zum Rahmenprogramm der Ausstellung »700 Jahre Bremer Recht« im Staatsarchiv Bremen, durch die Herr Dr. Konrad Elmshäuser interessierte Mitglieder der Historischen Gesellschaft an zwei Terminen (13. 12. 2003 und 15. 01. 2004) führte.

### Gesprächsabende

Im Berichtsjahr fanden nach langjähriger Unterbrechung wieder regelmäßig Treffen aktiver Mitglieder statt. Die sogenannten Gesprächsabende sollen allen Interessierten die Möglichkeit bieten, Themen mit bremischem Bezug vorzustellen und zu diskutieren. Folgende Termine und Themen standen auf dem Programm:

- 1) Dr. Konrad Elmshäuser: »Neue Nachlässe im Staatsarchiv Bremen: der Nachlass Wilhelm von Bippen« (14. 01. 2003)
- 2) Karolin Bubke M. A.: »Festungsbaukunst mit dem gewissen Etwas: Das Gutachten des Christian Neubauer von 1706« (11. 03. 2003)
- 3) Ingeborg Kelkenberg: »Die Bremer Erhaltungssatzung« (29. 04. 2003)
- 4) Nicola Wurthmann: »Bremer Familien in der Politik. Der Briefwechsel zwischen Johann Smidt und Heinrich Gröning« (03. 06. 2003)
- 5) Dr. Elisabeth Klatte: »Braut- und Ehebriefe aus der Familie Gildemeister« (02. 09. 2003)
- 6) Uwe Bölts M. A.: »Das Archiv der Böttcherstraße – ein Privatarchiv im Aufbau« (04. 11. 2003, mit Führung im Archiv)

### *Studienfahrten*

Nachdem die schon im Jahr 2002 geplante Reise in das Wörlitzer Gartenreich aufgrund der Flutkatastrophe abgesagt werden musste, stieß sie nun auf um so größeres Interesse. Unter der Leitung von Herrn Prof. Dr. Franklin Kopitzsch und Herrn Uwe Bölts M. A. reisten gleich zwei Gruppen vom 21. – 24. 08. 2003 bzw. vom 28. – 31. 08. 2003 dorthin. Auf dem Programm standen unter anderem die berühmten Landschaftsgärten in Wörlitz und Oranienbaum sowie ein Besuch des Bauhauses in Dessau. Höhepunkt der Fahrt war jeweils das See-konzert in Wörlitz.

Die große Studienfahrt führte im Berichtsjahr unter der Leitung von Herrn Prof. Dr. Dieter Hägermann und Herrn Uwe Bölts M. A. nach Spanien. Nachdem im Jahr 2001 der Norden Spaniens erkundet worden war, stand nun mit Kastilien und der Extremadura das Zentrum der Iberischen Halbinsel auf dem Programm. Besichtigt wurden unter anderem der Escorial, die als Weltwunder angepriesene Schlossanlage der spanischen Könige, die zum Weltkulturerbe zählenden Altstädte von Avila, Càceres und Toledo sowie das Kloster San Yuste, letzter Rückzugsort Kaiser Karls V. nach seiner Abdankung.

Eine dreitägige Reise zur Bayrischen Landesausstellung »Das Rätsel Matthias Grünewald« im Schloss Aschaffenburg musste wegen zu geringer Nachfrage abgesagt werden.

### *Tagesfahrten*

Unter dem Titel »Frauenklöster in der Lüneburger Heide« wurde im Jahr 2003 eine Reihe von drei Tagesfahrten angeboten, die auf großes Interesse trafen. Als Auftakt besuchten die Mitglieder unter der Leitung von Herrn Prof. Dr. Hägermann und Herrn Uwe Bölts M. A. am 26. 04. 2003 das Kloster Lüne mit dem bekannten Teppichmuseum, das Kloster Medingen als einzige barocke Klosteranlage Niedersachsens sowie das Kloster Ebstorf, wo die berühmte Ebstorfer Weltkarte im Mittelpunkt des Interesses stand.

Am 28. 06. 2003 führte eine Tagesfahrt unter der Leitung von Herrn Dr. Konrad Elmshäuser und Herrn Uwe Bölts M. A. nach Bardowick und in die Salzstadt Lüneburg, wo unter anderem eine Rathausführung auf dem Programm stand.

Den vorläufigen Abschluss der Reihe bildete am 20.09.2003 eine Reise zu den Klöstern Wienhausen und Isenhagen unter der Leitung von Herrn Uwe Bölts M.A.

Auch eine Tagesfahrt nach Holland am 25.10.2003 war gut besucht. Durch das Festungsstädtchen Bourtange im deutsch-niederländischen Grenzgebiet führte Frau Karolin Bubke M.A. Im Anschluss daran wurde unter der Leitung von Herrn Uwe Bölts M.A. die alte Universitätsstadt Groningen erkundet.

### *Sonstiges*

Interessierte Mitglieder hatten auch im Jahr 2003 wieder die Möglichkeit, an verschiedenen Führungen teilzunehmen:

Eine gut nachgefragte Führung zu einem Bremer Baudenkmal fand am 04.06.2003 statt. Herr Dr. Peter Hahn bot interessante Einblicke in das alte Bremer Haus Schnoor 14.

Am 08.07.03 führte Herr Dr. H. H. Meyer durch die Sonderausstellung des Focke-Museums »Bremer Stadtansichten«.

Unter dem Titel »Von Drachen und Löwen und von Lastern und Tugenden« führte Herr Norbert Larisch am 09.09.2003 zahlreiche interessierte Mitglieder durch das Bremer Gerichtshaus.

Am 13.12.2003 fand in der Geschäftsstelle ein Bücherflohmarkt statt, um die Altbestände Bremischer Jahrbücher zu verringern. Viele Mitglieder nahmen die Möglichkeit wahr, ältere Jahrbücher zu günstigen Preisen zu erwerben.

## Rechnungsbericht der Historischen Gesellschaft zum 31. Dezember 2003

### Bilanz zum 31. Dezember 2003

Aktiva	Euro	Euro
A. Anlagevermögen		0,50
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		5.351,73
II. Flüssige Mittel		
1. Kassenbestand	55,63	
2. Guthaben bei Kreditinstituten	37.893,56	37.949,19
		<u>43.301,42</u>
Passiva		
A. Kapital		
1. Anfangskapital	24.648,89	
2. Gewinn	3.837,08	28.485,97
B. Rückstellungen		
1. sonstige Rückstellungen		1.050,00
C. Verbindlichkeiten		
1. sonstige Verbindlichkeiten		9.342,95
D. Rechnungsabgrenzungsposten		4.422,50
		<u>43.301,42</u>

### Einnahmen- und Ausgabenrechnung für das Jahr 2003

Einnahmen		
Beiträge	13.555,00	
Spenden	8.219,13	
Erlöse aus Buchverkauf	948,00	
Zinsen	325,27	23.047,40
Ausgaben		
Löhne und Gehälter	5.010,00	
Sozialabgaben etc.	714,62	
Abschreibungen	0,00	
Sonst. betriebliche Aufwendungen	13.485,70	19.210,32
Überschuss		<u>3.837,08</u>

Gez. Heinz Salzer  
Schatzmeister

Geprüft am 28. April 2004:  
Gez. Dr. Elisabeth Dickmann  
Karl-Heinz Hofmann  
Rechnungsprüfer

## **Anschriften der Autoren und Rezensenten**

- Dr. Rainer Alsheimer*, Hollerstraße 3, 28203 Bremen
- Klaus Auf dem Garten*, Sonnenstraße 14, 28203 Bremen
- Dr. Walter Barkhausen*, Wiethasestraße 14, 50933 Köln
- Karolin Bubke*, Neukirchstraße 69, 28215 Bremen
- Jürgen Dierking*, Bremer Literaturkontor, Villa Ichon, Goetheplatz 4, 28203 Bremen
- Dr. Konrad Elmshäuser*, Barbarossastraße 20, 28329 Bremen
- Dr. Thomas Elsmann*, Staats- und Universitätsbibliothek Bremen, Bibliothekstraße, 28359 Bremen
- Prof. Dr. Dieter Hägermann*, Hermann-Frese-Straße 26, 28355 Bremen
- Heiko Herold*, Frangenheimstraße 15, 50931 Köln
- Dr. Adolf E. Hofmeister*, Am Gohbach 10 a, 27283 Verden
- Prof. Dr. Franklin Kopitzsch*, Rathenaustraße 51, 22297 Hamburg
- Prof. Dr. Peter Kuckuk*, Freudenbergstraße 13, 28213 Bremen
- Prof. Dr. W. Robert Lee*, University of Liverpool, 11 Abercomby Square, P.O. Box 147, Liverpool L69 3BX
- Jan M. Lemnitzer*, In der Unteren Rombach 14, 69118 Heidelberg
- Dr. Peter Marschalck*, Butjadinger Straße 32 c, 28197 Bremen
- Dr. Arend Mindermann*, Allmersallee 5, 21680 Stade
- Dr. Hartmut Müller*, Neuer Weg 57, 28816 Stuhr
- Dr. Christian Ostersehlte*, Tettenbornstraße 4 a, 28211 Bremen
- Chang Soo Park*, Kaiser-Friedrich-Straße 102 a, 14469 Potsdam
- Prof. Dr. Alfred Rinken*, Treseburger Straße 37, 28205 Bremen
- Dr. Günther Rohdenburg*, Saarbrückener Straße 34, 28211 Bremen
- Dr. Bettina Schleier*, Kornstraße 193, 28201 Bremen
- Prof. Dr. Dr. Ruth Schmidt-Wiegand*, Schückingstraße 36, 35037 Marburg
- Prof. Dr. Karl-Ludwig Sommer*, Frankenburg 51, 28865 Lilienthal
- Nicola Wurthmann*, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, Konrad-Adenauer-Allee 4, 70173 Stuttgart

## Bremisches Jahrbuch

Die 1863 begründete und damit älteste Zeitschrift der Freien Hansestadt wird vom Staatsarchiv Bremen in Verbindung mit der Historischen Gesellschaft herausgegeben. Sie enthält Beiträge zur bremischen und nordwestdeutschen Geschichte und Landeskunde sowie Rezensionen von Neuerscheinungen auf diesem Gebiet. – ISSN 0341-9622.

			Euro
Band 53.	1975.	311 S.	22,50
Band 54.	1976.	369 S.	30,00
Band 55.	1977.	435 S.	35,00
Band 56.	1978.	345 S.	26,00
Band 57.	1979.	395 S.	32,50
Band 58.	1980.	379 S.	32,00
Band 59.	1981.	251 S.	27,50
Band 60/61.	1982/83.	337 S.	23,50
Band 62.	1984.	229 S.	23,50
Band 63.	1985.	241 S.	29,50
Band 64.	1986.	337 S.	25,00
Band 65.	1987.	228 S.	18,50
Band 66.	1988.	475 S.	40,00
Band 67.	1989.	279 S.	30,00
Band 68.	1990	(Register zu Bd. 1 - 67). 87 S.	8,50
Band 69.	1990.	383 S.	43,00
Band 70.	1991.	279 S.	34,50
Band 71.	1992.	367 S.	46,00
Band 72.	1993.	287 S.	12,00
Band 73.	1994.	375 S.	18,50
Band 74/75.	1995/96.	376 S.	19,00
Band 76	1997.	300 S.	19,50
Band 77.	1998.	360 S.	24,50
Band 78.	1999.	299 S.	23,00
Band 79	2000.	320 S.	23,00
Band 80	2001.	275 S.	23,00
Band 81	2002.	266 S.	23,00
Band 82	2003.	310 S.	23,00

Auslieferung durch den Buchhandel und das Staatsarchiv Bremen, Am Staatsarchiv 1, 28203 Bremen, Telefon (0421) 3616228, Fax 361 10 247.

## Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen

Die »Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen« (VStAB) erscheinen seit 1928. Diese und weitere Bände sind lieferbar über den Buchhandel und durch das Staatsarchiv Bremen, Am Staatsarchiv 1, 28203 Bremen, Telefon (0421) 361 6228, Fax 361 10247. Vollständige Liste aller lieferbaren Veröffentlichungen des Staatsarchivs unter: [www.bremen.de/info/staatsarchiv](http://www.bremen.de/info/staatsarchiv)

	Euro
Bd. 48 Übersicht über die Bestände des Staatsarchivs der Freien Hansestadt Bremen. Bearb. von <i>Klaus Schwarz</i> . 1982. 340 S. 2. Aufl. u. d. T.: Beständeübersicht, überarbeitet und ergänzt von <i>Bettina Schleier</i> . CD-ROM-Edition. 2000.	24,00
Bd. 52 <i>Karl-Marten Barfuß</i> : »Gastarbeiter« in Nordwestdeutschland 1884–1918. 1986. 294 S.	14,00
Bd. 53 Inventar der Quellen zur Geschichte der Wanderungen, besonders der Auswanderung, in Bremer Archiven. Bearb. von <i>Peter Marschalck</i> . 1986. 879 S.	19,00
Bd. 55 <i>Reinhard Patemann</i> : Bremische Chronik 1976–1980. 1988. 380 S.	23,00
Bd. 56 <i>Karl H. Schwebel</i> : Salz im alten Bremen. 1988. 104 S.	8,00
Bd. 57 <i>Albert Schnelle</i> : Bremen und die Entstehung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches (1856–1864). 1992. 239 S.	22,50
Bd. 58 <i>Sylvelin Wissmann</i> : Es war eben unsere Schulzeit. Das Bremer Volksschulwesen unter dem Nationalsozialismus. 1993. 398 S.	27,50
Bd. 59 <i>Karl H. Schwebel</i> : Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik. Von den Anfängen des Bremer Überseehandels bis 1815. 1995. 460 S.	30,00
Bd. 60 <i>Klaus Schwarz</i> : Die Pest in Bremen. Epidemien und freier Handel in einer deutschen Hafenstadt. 1996. 288 S., 1 Faltplan.	16,50
Bd. 61 <i>Uwe Weiher</i> : Flüchtlingssituation und Flüchtlingspolitik. Untersuchungen zur Eingliederung der Flüchtlinge in Bremen 1945–1961. 1998. 272 S.	16,50
Bd. 62 Beiträge zur bremischen Geschichte. Festschrift für Hartmut Müller. Hrsg. von Adolf E. Hofmeister. 1998. 248 S.	19,00
Bd. 63 <i>Karl-Ludwig Sommer</i> : Humanitäre Auslandshilfe als Brücke zu atlantischer Partnerschaft. CARE, CRALOG und die Entwicklung der deutsch-amerikanischen Beziehungen nach Ende des Zweiten Weltkriegs. 1999. 400 S.	22,50
Bd. 64 <i>Reinhard Patemann</i> : Bremische Chronik 1981–1986. 2001. 396 S.	23,00
Bd. 65 <i>Thomas Siemon</i> : Ausbüxen, Vorwärtskommen, Pflicht erfüllen. Bremer Seeleute am Ende der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus 1930–1939. 2002. 600 S.	39,00
Bd. 66 <i>Konrad Elmshäuser, Adolf E. Hofmeister (Hrsg.)</i> : 700 Jahre Bremer Recht. 1303–2003. 2003. 376 S.	39,00

