BREMEN UND SEINE BAUTEN

BREMEN UND SEINE BAUTEN 1900-1951

BREMEN

UND SEINE

BAUTEN

1900-1951

Herausgegeben von

SENATOR I. R. DR.-ING. E. H. CARL THALENHORST

unter Beihilfe des Buchausschusses

ARTHUR BOTHE · HERMANN GILDEMEISTER
HANNS MEYER · WULF SCHAEFER
WILHELM WORTMANN

CARL SCHÜNEMANN · VERLAG · BREMEN

Mi[illegible]gen

H
bre
719.8
867

Universität Bremen
Bibliothek
GE 6867

Alle Rechte vorbehalten · Druck: Carl Schünemann, Bremen

DAS VORLIEGENDE WERK ist eine Fortsetzung des im Jahre 1900 vom Architekten- und Ingenieurverein Bremen herausgegebenen Werkes „Bremen und seine Bauten 1900", das die Bautätigkeit der vergangenen Jahrhunderte behandelt.

Das neue Werk soll nicht nur ein Lese- und Anschauungsbuch oder eine bloße Registrierung bremischen Bauschaffens in einer bestimmten Zeitepoche sein, sondern zugleich

als kritisches Lehrbuch Erfahrungen,
Erkenntnisse und Wissen vermitteln,
zugleich aber auch zum Nachdenken anregen und
verpflichtende Wege für den Wiederaufbau Bremens weisen.

Es war eine Ehrenpflicht, in dem Buche auch der Verstorbenen zu gedenken, deren schöpferische Gedanken in dem vom Buche gespannten Rahmen zur Auswirkung gekommen sind.

DAS ZUSTANDEKOMMEN DES WERKES ist der Unterstützung durch Bürgerschaft und Senat, vor allem durch Herrn Präsidenten Hagedorn und Herrn Bürgermeister Kaisen sowie durch die Herren Senatoren Dr. Apelt, Theil, Dr. Nolting-Hauff, Staatsrat Dr. Arendt, ferner dem Bund Deutscher Architekten im Lande Bremen und dem Verein Deutscher Ingenieure, Bremer Bezirksverein, und nicht zuletzt der ehrenamtlichen und verständnisvollen Mitarbeit der nachstehend verzeichneten Verfasser zu danken.

Den Werdegang des neuen Werkes haben Liebe zur Heimatstadt und das Gefühl der Bürgerpflicht begleitet.

DER HERAUSGEBER

VERZEICHNIS DER MITARBEITER

APELT	Dr., Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr
THEIL	Senator für das Bauwesen
AGATZ	Prof. Dr. Ing. Dr. Ing. E. h., Präsident der bremischen Hafenbauverwaltung
AHLERS	Gartenbaudirektor, Leiter des Gartenbauamtes
ANKER	Architekt BDA
BAUER	Reg.-Baumeister, Baurat, Architekt BDA
BENEDICKT	Dr. Ing., Oberbaurat, Leiter des Amtes für Kanalisation und Abfuhrwesen
BERG	Garteninspektor
BLAUM	Dr. Ing., Direktor der Atlas-Werke A.G.
BOTHE	Arthur, Architekt BDA
BRANDT	Fritz, Architekt BDA
BRUHN	Architekt BDA
COMMICHAU	Oberbaurat, Leiter des Hochbauamtes
CONRADIS	Dr. Ing.
DANSCHACHER	Dr. Ing., Direktor der Stadtwerke A.G.
DETTMAR	Dr. Ing., Direktor der Stadtwerke A.G. †
DETTMAR	Geschäftsführer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
EEG	Carl, Architekt BDA
ELLING	Oberreichsbahnrat
FITGER	Kunstmaler
FORNELL	Direktor der „Nordsee", Deutsche Hochseefischerei A.G. Bremerhaven
FRANZIUS	Architekt BDA, Oberregierungsbaurat a. D., Bremerhaven
FREYBERG	„Nordsee", Deutsche Hochseefischerei A.G. Bremerhaven
FREYE	Gartendirektor i. R.
GEBHARDT	Paul, technischer Zeichner
GEERDES	Intendant, Radio Bremen
GILDEMEISTER	Eberhard, Dipl.-Ing., Architekt BDA
GILDEMEISTER	Hermann, Architekt BDA, Oberbaurat a. D.
GLASOW	Dipl.-Ing., Regierungsbaurat
GÖRIG	Dipl.-Ing., Architekt BDA
GROHNE	Dr., Direktor des Focke-Museums
HASLOB	Baurat, Leiter des Bauamtes Bremen-Nord
HÖVER	Dr., Bremerhaven
JUNG	Direktor der Gesellschaft für öffentliche Bäder m.b.H.
KAIN	Reg.-Baumeister
KASTROLL	Direktor der Stadtwerke A.G.

VERZEICHNIS DER MITARBEITER

KELLER	Garteninspektor
KRAJEWSKI	Dr. Ing., Baurat
KRAMER	Oberbaurat, Leiter des Wohnungsbauamtes
KRATZ	Dipl.-Ing., Beamten-Baugesellschaft
KUMMER	Oberbaurat i. R.
KURLENSKI	Branddirektor
LAMSTER	Oberbaurat, Leiter des Amtes für Straßen- und Brückenbau
LEHMKUHL	Garteninspektor
LICHT	Ernst, Baurat bei der Bremer Straßenbahn A.G.
LÖSCHNER	Dipl.-Ing., Flughafen
MARTENS	Ingenieur, Stadtwerke A.G.
MEISTER	Baurat
MEYER	Hanns, Dr., Verkehrsdirektor
MÜLLER	Gartenoberinspektor
MÜLLER-MENCKENS	Dipl.-Ing., Architekt BDA
OHL	Oberingenieur, Stadtwerke A.G.
OTTO	Reichsbahnrat
PEIN	Architekt BDA
PLATE	Dr. Ing. E. h., Oberbaudirektor i. R.
PRÜSER	Dr., Staatsarchivdirektor
REHBERG	Architekt BDA
RIGGERS	Parkdirektor
ROTERMUND	Architekt, Professor
RUTZ	Dr. Ing., Oberbaurat, Leiter des Wasserwirtschaftsamtes
SCHAEFER	Dr. Ing., Baurat
SCHÄFER	Postbaurat
SCHULZ	Oberbaurat i. R., Direktor der Stadtwerke A.G.
SCHWEBEL	Dr., Staatsarchivrat
SIBER	Architekt BDA
STEENEK	Dipl.-Ing., Bauabteilung der Bremer Evangelischen Kirche
STÖRMER	Dipl.-Ing., Architekt BDA
TIPPEL	Baudirektor
ULRICH	Baurat i. R.
WORTMANN	Dipl.-Ing., Architekt BDA, Baudirektor a. D.
WURLL	Direktor der Bremer Flughafen-Betriebsgesellschaft m.b.H.
ZANDER	Oberregierungsbaurat
ZILL	Baurat i. R.



Eng verbunden mit dem Bauschaffen Bremens in den letzten Jahrzehnten ist das Wirken eines Mannes, der die finanzielle Grundlage für die öffentliche Bautätigkeit schuf: Unseres unvergeßlichen

BÜRGERMEISTERS

DR. MARTIN DONANDT

Selbstlos und in vorbildlicher Pflichterfüllung waltete er seines Amtes. Wohl trat er für die sparsamste Haushaltsführung ein, das hinderte ihn aber nicht, mit gleicher Entschiedenheit die großen Bauaufgaben zu unterstützen, denen sich Bremen im Laufe der Jahrzehnte gegenübergestellt sah. Mit Recht hat ihm die Technische Hochschule in Hannover die Würde eines Dr.-Ing. ehrenhalber verliehen. Dem Andenken dieses hervorragenden, für uns lebenden vorbildlichen Mannes sei dieses Buch zugeeignet.

Kaisen



„Ich kann mir keine Reichsregierung, wie sie auch zusammengesetzt sein mag, denken, die nicht dafür Verständnis hätte, daß See-Interessen im besten Sinne nur wahrnehmen kann, wer mit der See zusammenhängt, und daß keine Zentralisierung der Bürokratie ersetzen kann, was hier höherer Gemeinsinn bei Ihnen und anderwärts geschaffen hat in den Jahrhunderten und weiter schaffen wird für künftige Jahrhunderte. Ich sehe das Reich festgegründet, wenn alle seine Glieder sich bemühen, für sich das Höchste zu leisten; dann wird die Zusammenfassung dieses Höchsten auch eine Höchstleistung sein für das, was uns alle eint: unser Deutsches Reich, unser deutsches Volk, unsere deutsche Heimat, unsere deutsche Sprache. Dazu, daß wir eine glückliche Zukunft vor uns sehen, gehört aber auch das Verständnis dafür, daß wir ein Volk sind unter Völkern, daß wir nicht nur Europäer unter Europäern sind, sondern daß wir gehören zu der ganzen Menschheit, und daß wir vom Segelschiff bis zum modernsten Dampfer Fäden ziehen um die ganze Welt, umfassen, was sie uns geben kann und will – und geben, was sie von uns empfangen kann und will. Dazu gehört ein großes Ausfalltor des deutschen Welthandels, dazu gehört der große Blick, der schließlich London und New York ebenso früh kennt, wie Berlin, dazu gehört Weltumspannung, dazu gehört ein Geist, den Sie Hanseatengeist nennen, ..."

Reichsaußenminister Dr. Stresemann †
in einer Rede auf der Hundertjahrfeier Bremerhavens, 30. April 1927.

BREMENS WELTGELTUNG

EINFÜHRUNG

„Siehe! da löste sein Schiff der fernhin sinnende Kaufmann;
Froh, denn es wehet auch ihm die beflügelte Luft, und die Götter
Liebten so, wie den Dichter, auch ihn, dieweil er die guten
Gaben der Erd' ausglich und Fernes Nahem vereinte."

HÖLDERLIN

Bremens Aufstieg als Handels- und Hafenstadt

Natur und Geschichte, das sind die beiden Mächte, die das Schicksal eines jeden Seehafens bestimmen. Natur, das meint alles, was ohne Zutun des Menschen vorgegeben wurde, die Gunst der Lage im weitesten Sinne, die Beschaffenheit der Küste, die natürlichen Zugangswege seewärts und binnenwärts. Geschichte, das meint, wie der Mensch Gunst und Ungunst der Natur nutzte oder meisterte, wie ein Gemeinwesen, wirkend und gegenwirkend, im Ablauf der Zeiten sich nach innen entwickelte und nach außen behauptete. Die Gaben der Natur können sehr verschieden zugemessen sein und, je nachdem sie freigebiger oder karger ausfielen, wird es für einen Seehafen eines unterschiedlichen Maßes menschlicher Anstrengung bedürfen.

Bremen war durch seine Lage zum Seehafen bestimmt, nahe der Mündung der Weser, dort, bis wohin die Flutwelle des Meeres die Seeschiffe hinauftrug, und wo sich die letzte günstige Möglichkeit des Brückenschlages bot. Fischer sollen es gewesen sein, die zuerst ihre Hütten auf der Düne bauten, die später Stadt und Dom entstehen sah. Schiffahrt und Handel zu treiben, das war der Auftrag, der Bremen von der Natur in die Wiege gelegt war, in dessen Erfüllung es sich entwickelt hat, und ohne den es die Grundlage seines Daseins verlieren würde. Aber wenn die Natur der Stadt ihre Bestimmung mit Notwendigkeit zugewiesen hatte, so hatte sie es ihr nicht leicht gemacht, dieser Bestimmung gerecht zu werden. Immer neuer Anstrengungen hat es für sie bedurft, Errungenes zu behaupten.

„Was Du ererbt von Deinen Vätern hast,
Erwirb es, um es zu besitzen."

Kaum ein anderer Seehafen hat die Wahrheit dieses Wortes so erfahren wie Bremen. Der Strom, die Lebensader und Mutter der Stadt, wurde zugleich ein Anlaß ständigen Ringens mit den natürlichen Unzulänglichkeiten und mit der Gegnerschaft der Menschen.

Die Seeschiffahrtsstraße der Wesermündung bot den einen großen Vorteil, daß sie erheblich tiefer nach Süden ins deutsche Binnenland einschneidet als die Seeschiffahrtsstraßen der Elbe- und der Emsmündung. Dafür aber zeigte sie in ihrem oberen Abschnitt, der im Gegensatz zur Außenweser als Unterweser bezeichnet wird, eine verhängnisvolle Neigung zur Versandung, die schließlich dazu führte, daß die Stadt zeitweise für Seeschiffe unzugänglich wurde, bis die Korrektion Abhilfe schuf. Zwar daß die Zufahrtstraße vom Meere her im Laufe der Zeit sich in ihrem natürlichen Zustande als unzulänglich erwies und umfangreicher und kostspieliger strombaulicher Eingriffe bedurfte, ist ein Umstand, der, wenn auch dem Grade nach verschieden, für alle Seehäfen des Küstengebietes zwischen Elbe und Schelde gilt. Hätte man die Natur allein walten lassen, so würden weder Hamburg noch Rotterdam oder Antwerpen für Schiffe heutigen Ausmaßes erreichbar sein. Millionen über Millionen haben aufgewendet werden müssen, die Zufahrtstraßen auch dieser Häfen den Erfordernissen des Verkehrs anzupassen. Die kühnste und erfolgreichste Lösung hat Rotterdam gefunden, das sich in seinem „Neuen Wasserweg" einen ganz neuen künstlichen Zugang schuf. Immerhin hat Bremen in dieser Beziehung besonders schwer zu kämpfen gehabt, und zu dem Kampf mit dem Strom selbst kam der Kampf mit den Menschen.

Waren es die Erzbischöfe, die als einflußreiche

Reichsfürsten und erfolgreiche Oberhirten des nordischen Missionsgebiets Bremen zu frühem Ruhm und Glanz führten, so waren sie zugleich diejenigen, die sich der freien Entfaltung des bürgerlichen Gemeinwesens entgegenstellten und auch dem aufblühenden Seehandel der Stadt hemmend in den Weg traten. Symbolisch für den Gegensatz zwischen dem Erzbischof als Landesherrn und dem Freiheitsstreben der Bürger war die Kette, die Erzbischof Gerhard II. 1221 über die Weser spannte, um durch Sperrung des Stromes das von ihm beanspruchte Zollrecht zu erzwingen, – sie wurde von den Bremern gesprengt, indem sie bei gutem Wind mit einer Kogge dagegenansegelten. Nachdem die Stadt in jahrhundertelangem Ringen sich schrittweise aus der Landesherrschaft des Erzbischofs gelöst hatte, wurde endlich ihre Reichsstandschaft gegen Ende des Dreißigjährigen Krieges im Jahre 1646 durch das Linzer Diplom Kaiser Ferdinands III. in aller Form anerkannt.

Aber inzwischen hatten die Grafen von Oldenburg den seinerzeit vereitelten, auf Erhebung eines Weserzolls gerichteten Plan des Erzbischofs aufgegriffen, und ungeachtet des Privilegs Kaiser Karls V. von 1541, das Bremen die Freiheit des Stromes bestätigt hatte, gelang es den hartnäckigen Bemühungen des Grafen Anton Günther, im Westfälischen Frieden den von ihm erhobenen Anspruch durchzusetzen. Fast zwei Jahrhunderte mußte alles bremische Handelsgut den Elsflether Zoll tragen. Erst im Verlauf der Verhandlungen über den Reichsdeputationshauptschluß von 1803 gelang es dem bremischen Vertreter, Senator Gröning, die Aufhebung des Zolls durchzusetzen, wenn auch zunächst mit befristeter Fortdauer. Die strittige Berechnung der Frist wurde von Bürgermeister Smidt ins reine gebracht. Mit dem 7. Mai 1820 fand der Zoll sein Ende.

In veränderter Form freilich lebte der Anspruch von neuem auf, als Bremen daranging, den versandeten Strom der Unterweser wieder für Seeschiffe befahrbar zu machen und die Seeschiffe wieder zur Stadt heraufzuführen. Denn die Zustimmung der Uferstaaten Preußen und Oldenburg zur Ausführung des großen Werkes und später zu seinem weiteren Ausbau hatte es mit sehr erheblichen Opfern zu erkaufen.

Mußte sich Bremen die Freiheit seines Zuganges zum Meere von Jahrhundert zu Jahrhundert bis auf unsere Tage immer neu erkämpfen, so war und blieb auch der natürliche Verbindungsweg mit dem Binnenland, der Oberlauf des Weserstromes, ein Gegenstand der Sorge. Auch hier stand die Kargheit, mit der die Natur Bremen bedacht hatte, in weitem Abstand von der Freigebigkeit, die sie den Seehäfen an der Elbe- und an der Rheinmündung hatte zuteil werden lassen. Rhein und Elbe sind mächtigere Ströme als die Weser. Sie entspringen südlich der deutschen Grenze, durchbrechen das Mittelgebirge und führen durch volksreiche, industriell hochentwickelte Gebiete. Die Weser entspringt im Mittelgebirge und durchfließt spärlich bevölkerte und industriearme Gegenden.

Aus der Mittellage zwischen den begünstigten Häfen im Osten an der Elbe und im Westen an Maas und Schelde ergeben sich erhebliche Schwierigkeiten für einen erfolgreichen Wettbewerb mit den größeren Gemeinwesen. Hatte Bremen auch früher schon die Verbesserung der Schiffbarkeit des Oberlaufs seines Stromes zu fördern gesucht, so blieb es im Rahmen der preußischen Kanalpläne unablässig bemüht, die Weser vollgültig an das neue Wasserstraßennetz anzuschließen und sie so aus ihrer Isolierung zu befreien. Das gelang trotz erheblicher finanzieller Opfer Bremens zunächst nur in sehr unvollkommener Weise. Denn der Anschluß an den Mittelland-Kanal wurde zwar erreicht, jedoch so, daß die ohnehin wasserarme Weser das Wasser zur Kanalspeisung zu liefern hatte und dadurch noch wasserärmer wurde. Die zum Ausgleich angelegten Stauweiher brachten keinen ausreichenden Ersatz, und nach Ausführung auch des östlichen Teils des Kanals wurde die Wasserentnahme noch gesteigert. Die zugesagte Kanalisierung wurde zwar, nach langen Kämpfen, endlich in den dreißiger Jahren unseres Jahrhunderts begonnen, doch mußten die Bauarbeiten nach Ausbruch des Weltkrieges eingestellt werden. Einen Wandel brachte erstmals die Eröffnung des Küstenkanals im Herbst 1935, durch den eine leistungsfähige Verbindung zum Dortmund-Ems-Kanal und damit zum Rhein geschaffen wurde. Nach wie vor aber fehlt ein ausreichender unmittelbarer Anschluß an den Mittelland-Kanal selbst. Nach erneuten Bemühungen Bremens, und bei erneuter bremischer Bereitschaft zu erheblicher finanzieller Beteiligung scheint es endlich gelingen zu wollen, daß die auf einem Drittel des Weges steckengebliebene Kanalisierung zu Ende geführt wird. Dabei sei daran erinnert, daß zu den erheblichen Aufwendungen für die Verbesserung der Schiffbarkeit der Oberelbe und des Rheins weder Hamburg noch Rotterdam und Antwerpen den geringsten Beitrag zu leisten brauchten.

Ausweitung zum Überseeverkehr

Mit Erwähnung der Korrektion der Unterweser und der Kanalisierung der Mittelweser ist vorgegriffen bis an die Schwelle der Gegenwart und damit in den Zeitabschnitt bremischer Geschichte, in dem sich die heutige Handels- und Hafenstellung der Stadt entwickelt hat. Diese Entwicklung heraufzuführen, waren zwei Umstände von grundlegender Bedeutung.

Einmal war es das welthistorische Ereignis der Loslösung der nordamerikanischen Kolonien vom Mutterlande und in ihrem Gefolge die Öffnung der Häfen der jungen nordamerikanischen Republik für die Schiffe aller Nationen.

Zum anderen war es die Fügung, daß Bremen im Wasserbaumeister und seiner Kunst einen Helfer und Bundesgenossen fand, ohne den es im Kampf um die Selbstbehauptung schwerlich hätte bestehen können.

Die Freigabe des ihnen vorher verschlossenen Zugangs zu den Seehäfen Nordamerikas bedeutete für die deutschen Hansestädte, die bis dahin auf die europäische Fahrt beschränkt waren, die Möglichkeit der Teilhabe am transozeanischen Verkehr. Kein Hafen hat diese Möglichkeit so schnell und nachdrücklich ergriffen, kein anderer Hafen hat so enge und mannigfaltige Beziehungen zu der aufstrebenden nordamerikanischen Republik geknüpft wie Bremen. Seit jener Zeit, dem letzten Viertel des 18. Jahrhunderts, bis auf den heutigen Tag, haben unter den überseeischen Ländern die Vereinigten Staaten von Amerika für Bremen an der ersten Stelle gestanden, gleichermaßen im Handel wie in der Schiffahrt. Tabak, Baumwolle, Norddeutscher Lloyd – wieviel ist in diesen drei Worten für Bremen und seine Beziehungen zu Nordamerika enthalten. Doch meint das nicht, als habe Bremen sich auf Nordamerika beschränkt. Schon früh nahmen seine Schiffe auch die Fahrt nach Ostasien auf. Südamerika folgte, schließlich Australien und Afrika.

Indessen hätte es dieser Entwicklung an der unentbehrlichen Voraussetzung gefehlt, wenn nicht der Wasserbau zu Hilfe gekommen und der Natur nachgeholfen hätte.

Bremen hat im Laufe seiner tausendjährigen Geschichte stolze und berühmte Bauwerke entstehen sehen, in der erzbischöflichen vorhansischen Zeit den Dom, in der hansischen Zeit vor allem Rathaus und Schütting. Auch in den eineinhalb Jahrhunderten nach dem Dreißigjährigen Kriege, als die alte Hanse nicht mehr bestand und nur die drei Städte Lübeck, Hamburg und Bremen eine Art Rumpfhanse bildeten, zeigte sich, wenn auch den Zeiten angemessen in bescheidenem Ausmaße, eine eigenständige und tüchtige Baugesinnung. Den Wasserbau aber hatte man, abgesehen von der Schlachte, dem alten Umschlagplatz in der Stadt selbst, bisher nur einmal bemüht, als man, wegen der zunehmenden Versandung der oberen Flußstrecke, im Beginn des 17. Jahrhunderts den Hafen in Vegesack anlegte. Im übrigen hatte man vorher und nachher, da die wenigen zur Verbesserung des Fahrwassers unternommenen Versuche an der Unzulänglichkeit der damaligen Technik scheiterten, der Natur ihren Willen gelassen oder lassen müssen, obwohl die fortschreitende Versandung allmählich auch den Vegesacker Hafen für größere Schiffe unzugänglich machte.

So fand der große Moment, in dem sich die überseeische Schiffahrt auch für die Hansestädte erschloß, ein Bremen ohne brauchbaren eigenen Hafen vor. Es wird immer ein Kuriosum der Handels- und Schiffahrtsgeschichte bleiben, daß eine Seehandelsstadt sich eine bedeutende Stellung im überseeischen Schiffahrts- und Handelsverkehr errang, obwohl sie im eigenen Stadtgebiet keinen zulänglichen Ankerplatz bieten konnte, ihre Schiffe vielmehr in fremden Häfen unterschlüpfen mußten.

Wenn trotzdem diese hafenlose Zeit von Bürgermeister Heinecken in seiner Chronik die goldene Zeit des bremischen Handels genannt werden konnte, so war dies nur aus den damaligen Verhältnissen erklärbar. Nachdem die napoleonische Eroberung und die Kontinentalsperre dem kurzen Flor aufblühenden bremischen Überseehandels ein vorläufiges Ende gesetzt hatten, und als es nach dem Abzug der Franzosen galt, die abgerissenen Fäden wieder anzuknüpfen und unter wesentlich schwierigeren Umständen Handel und Schiffahrt wieder in Gang zu bringen, da zeigte sich immer klarer die Unhaltbarkeit des hafenlosen Zustandes. Als nun dem Bürgermeister Smidt, mit dessen Namen sich schon das Verdienst der Erhaltung der Reichsunmittelbarkeit der Hansestädte verband, die andere Großtat gelang, der Erwerb eigenen bremischen Gebiets an der Unterweser und damit die Gründung Bremerhavens, da hätte diese rettende Tat nicht zum Erfolg führen können ohne das Bündnis mit dem Wasserbauer. Er fand ihn in dem Holländer van Ronzelen, dem Erbauer des Alten Hafens in Bremerhaven und seiner Schleuse. Im September 1830 konnte das erste Schiff, es fuhr unter amerikanischer Flagge, in den Hafen einlaufen. An den Alten Hafen schloß sich der Neue Hafen, an diesen die Kaiserhäfen. Die Folge der Schleusenbauten gab in Form und Abmessungen ein getreues Spiegelbild der Entwicklung des Schiffbaues. Was der Holländer begonnen, setzten deutsche Wasserbauer fort. Bremen ist stolz und darf stolz sein auf die Reihe bedeutender Wasserbauer, die die ihnen gestellten Aufgaben vorbildlich gelöst und damit die notwendige Voraussetzung für die Entwicklung des bremischen Handels und der bremischen Schiffahrt geschaffen haben. In dieser Reihe ragt als der Bedeutendste Ludwig Franzius hervor, der geniale Schöpfer der Unterweserkorrektion. Wie man mit dem ersten bremischen Hafen, dem in Vegesack, das Problem des Stromes selbst, d. h. die Verbesserung der Fahrrinne, umgangen hatte, so hatte sich dies bei dem Bau der Anlagen in Bremerhaven wiederholt. Der schärfer werdende Wettbewerb mit den anderen Nordseehäfen aber ließ es immer dringlicher erscheinen, auch Bremen selbst wieder für Seeschiffe zugänglich und damit zur Seestadt zu machen. Franzius war der Mann, der die Aufgabe löste.

Rückblick 1900

Überschaute Bremen um die Jahrhundertwende seine Entwicklung in den 120 Jahren seit der Geburt seines Überseehandels, so durfte es mit Befriedigung auf das Erreichte blicken.

Die Große Kaiserschleuse in Bremerhaven war vollendet, und der Norddeutsche Lloyd konnte von dem Gastquartier in Nordenham wieder nach dem Heimathafen zurückkehren, der nun für die Aufnahme der Reichspostdampfer sowie der großen Schnelldampfer gerüstet war.

Die Weserkorrektion in ihrer ersten Planung für das 5-m-Schiff war durchgeführt, und schon wurde,

um der raschen Entwicklung der Schiffsgrößen zu entsprechen, der Ausbau für das 7-m-Schiff erwogen.
Bremen selbst war wieder Seestadt, der Zollanschluß hatte sich ohne die befürchteten schädlichen Folgen vollzogen und im Gegenteil zu vermehrter Blüte beigetragen. Der 1888 eröffnete Hafen I, jetzt Europahafen, genügte schon nicht mehr. Der Bau des größeren Hafens II, jetzt Überseehafen, war begonnen. Bei der Anlage beider Häfen war man im besonderen Maße darauf bedacht, sie für den unmittelbaren Umschlag zwischen Seeschiff und Eisenbahn einzurichten. So entstand der später auch anderwärts nachgebildete Typus des sogenannten Eisenbahnhafens. Bremen hatte rechtzeitig erkannt, welche Bedeutung das neue Verkehrsmittel für einen Hafen gewinnen konnte, der über keine leistungsfähige Binnenwasserstraße verfügte. So hatte es den Anschluß an das entstehende deutsche Eisenbahnnetz beizeiten gesucht und nun bei dem Ausbau seiner Häfen nutzbar gemacht.
Auch der anderen durch die Dampfmaschine bewirkten großen Umwälzung im Verkehrswesen, dem Übergang vom Segelschiff zum Dampfschiff, hat Bremen das Beste abgewonnen. War die Zeit der Segelschiffahrt, in der Bremen mit seiner stattlichen Seglerflotte in der ersten Reihe der kontinentalen Häfen gestanden hatte, allmählich zu Ende gegangen, so hatten die Bremer Kaufleute gewußt, sich beizeiten umzustellen und die Folgerungen aus dem Gang der Entwicklung zu ziehen. Das neue Verkehrsmittel forderte nicht nur mit seinen ständig wachsenden Abmessungen entsprechend erweiterte Hafenanlagen, sondern auch neue Formen der Finanzierung und des Betriebes. Handel und Reederei, bisher zumeist in einer Hand vereinigt, trennten sich. Der Reeder-Kaufmann wurde abgelöst durch die Dampfschiffahrtsgesellschaft. Der entscheidende Schritt war 1857 die Gründung des Norddeutschen Lloyd gewesen, der in der Auswandererbeförderung und im Fahrgastverkehr, im Aufbau der Reichspostdampfer-Linien und vor allem in der Entwicklung des Schnelldampferdienstes bald eine führende Stellung in der überseeischen Fahrt gewann. Ihm waren 1873 der Neptun, 1881 die Hansa, 1896 die Argo gefolgt.
Wie die Zahlen des Schiffsverkehrs durch die Jahrzehnte ständig gestiegen waren, so auch die des Güterumschlags. Als Einfuhrgüter des bremischen Handels standen in erster Reihe Tabak und Baumwolle. Für beide Artikel hatte sich Bremen zum führenden Markt entwickelt. Besonders eindrucksvoll war das Anwachsen der Baumwolleinfuhr von wenigen Ballen zu Anfang des Jahrhunderts zu der stattlichen Menge von mehr als 1½ Mill. Ballen im Jahre 1900. Die Bremer Baumwollbörse war im Rang neben die von Liverpool getreten.
Aber neben dem Licht fehlten auch die Schatten nicht. Hatte geraume Zeit neben Tabak und Baumwolle als dritter großer Einfuhrartikel aus den Vereinigten Staaten das Petroleum gestanden, hatte Bremen sich in den achtziger Jahren auch für diesen Artikel als den führenden deutschen Markt ansehen können, so war inzwischen eine schmerzliche Wendung eingetreten. Die Vertrustung des Erdöls und der Übergang vom Petroleumfaß zum Tankdampfer und Tankkahn hatten im Gefolge, daß dieses blühende Geschäft abstarb und die Einfuhr der vertrusteten Ware von der Weser abwanderte zur Elbe und zum Rhein. Die Vorteile, die diese beiden Ströme für die Verwendung des Tankkahns bieten konnten, war die Weser zu bieten nicht imstande. So auch war das bedeutende Geschäft der Bremer Reismühlen mehr und mehr von dem der Hamburger Mühlen überflügelt worden.
Auch in anderen Beziehungen machte sich das Übergewicht des größeren und von der Natur reicher bedachten Elbehafens stärker als vordem bemerkbar, so insbesondere in dem Wachstum der Handelsflotten beider Häfen und im Wettbewerb der Linienfahrt. Hatte um die Mitte des Jahrhunderts Bremen als Auswandererhafen unbestritten den ersten Platz innegehabt, so hielten sich nun sowohl im Auswanderer- wie im Fahrgastverkehr beide Häfen ungefähr die Waage. So sah man den immer schärfer werdenden Wettbewerb sich deutlich abzeichnen. Dies konnte für Bremen nur die Aufforderung zu neuen Anstrengungen sein.

Bremen im 20. Jahrhundert

Das halbe Jahrhundert, dessen Darstellung dieses Buch gewidmet ist, gliedert sich von selbst in die drei Abschnitte bis zum ersten Weltkrieg, zwischen den beiden Weltkriegen und nach dem zweiten Weltkrieg.

1901 bis 1914

Der erste Abschnitt sah den Ausbau der Schnelldampferflotte des Norddeutschen Lloyd: zu „Kaiser Wilhelm dem Großen" gesellten sich „Kronprinz Wilhelm", „Kaiser Wilhelm II." und „Kronprinzessin Cäcilie". Ihnen folgte der „George Washington" mit 25 000 BRT, ein neuer Typ, der in stärkerem Maße neben dem Fahrgastverkehr zugleich dem Frachtverkehr diente. In Bremerhaven entstanden die Kaiserhäfen II und III, ferner das große Kaiserdock, in Bremen-Stadt die Kajen und Schuppen im oberen Teil des Hafens II. Um der zunehmenden Getreideeinfuhr zu genügen, wurde mit dem Bau der Getreideanlage begonnen. In dem Bestreben, die Frachtbasis für die bremischen Häfen zu verbreitern, wurden, vor allem von Lloyddirektor Heinrich Wiegand angeregt und gefördert, geeignete Industrien angesiedelt, nicht nur in Bremen selbst, wo in Verfolg dieser Gedanken der Industrie- und Handelshafen entstand, sondern auch an der Unterweser, in und bei Nordenham, indem

man die Weser von Bremen bis zum Meer als einheitliches Wirtschaftsgebiet ansah. Auch früher schon hatten, damals wegen der noch bestehenden Zollgrenze, bedeutende Gründungen bremischer Kaufleute ihre Betriebe außerhalb des bremischen Staatsgebiets angelegt, in Blumenthal, Delmenhorst und Hemelingen (worauf der nachfolgende Artikel IIIa über die „Industrie" des näheren eingeht).
In langwierigen Verhandlungen gelang es, mit den Uferstaaten sich über den weiteren Ausbau der Unterweserkorrektion für das 7-m-Schiff zu verständigen, sowie von Preußen durch Gebietstausch eine wesentliche Erweiterung des Hafengeländes in Bremerhaven zu erreichen. Freilich mußte in beiden Fällen Bremen große Belastungen auf sich nehmen, so den Bau der Wehr- und Schleusenanlage bei Hemelingen und die viel berufene Industrie- und Fischereiklausel des Gebietsaustauschvertrages, die heute glücklicherweise der Vergangenheit angehört. Dafür bot das erweiterte Hafengelände Möglichkeiten des Ausbaus, die die Zukunft der bremischen Schiffahrt sicherten und den Wasserbau vor neue, große Aufgaben stellen sollten, deren Durchführung freilich erst dem zweiten Abschnitt vorbehalten blieb.

Zwischen den Weltkriegen

Zu Beginn dieses Abschnitts sahen Bremens Reeder sich nahezu ohne Schiffe, Bremens Kaufleute ohne ihren Kolonialbesitz und ihr Auslandsvermögen. Die Folgen des verlorenen Krieges lasteten schwer. Aber die Häfen waren unversehrt. Beschränkungen waren dem Schiffbau und der Schiffahrt nicht auferlegt. Mut und Tatkraft waren ungebrochen. So gingen Kaufmann und Reeder alsbald ans Werk. Dem Chaos der Inflation wußte Bremen durch Schaffung des Bremer Dollars zu begegnen. Nachdem dann durch Rentenmark und Reichsmark die deutsche Währung wieder befestigt war, folgte für Bremen eine Zeitspanne reger und erfolgreicher Entwicklung. Dies galt vor allem von den drei Gebieten der Schiffahrt, des Textilhandels und des Hafenbaus. In der Geschichte der bremischen Schiffahrt bildete die Indienststellung der großen Schnelldampfer „Columbus", „Bremen" und „Europa" einen Höhepunkt. Baumwoll- und Wollhandel wußten ihre alte Stellung wiederzugewinnen und auszubauen; die bremische Baumwolleinfuhr erreichte 1927 mit 2 634 000 Ballen ihren Höchststand.
Der Umfang der Hafen- und Strombauten war bedeutender als in irgendeiner früheren Zeit: in Bremen-Stadt Vollendung und Erweiterung der Getreideanlage, Vollendung des Ausbaus des Überseehafens, Verbreiterung der Hafeneinfahrt, in Bremerhaven weiterer Ausbau des Kaiserhafens II und des Verbindungshafens, Bau der Columbuskaje mit dem Columbusbahnhof, der Nordschleuse, des Wendebeckens, der Brücke über den Verbindungshafen, dazu die Verlängerung des großen Kaiserdocks. Sodann der Strom, dessen Betreuung, bis dahin bei Bremen, auf Grund der Weimarer Verfassung nunmehr in die Hände des Reichs gelegt war: Indem nach dem Vorschlage des Strombaudirektors Ludwig Plate das Fahrwasser der Außenweser vom Wurster in den Fedderwarder Arm verlegt wurde, erhielt Bremerhaven eine Zufahrtstraße, die ohne Schwierigkeit auch für die größten Schiffe offengehalten werden kann. Der Ausbau der Unterweser wurde fortgesetzt, zunächst im Rahmen des 7-m-Projekts, das dann zum 8-m-Projekt erweitert wurde, nachdem beim Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich dieses sich verpflichtet hatte, die Stadt Bremen jeweilig für das Regelfrachtschiff des Weltverkehrs zugänglich zu halten. Freilich mußte Bremen, das die früheren Korrektionsarbeiten ganz aus eigenen Mitteln bezahlt hatte, sich bereit finden, einen erheblichen Teil, nämlich $^{10}/_{23}$ der Kosten auch der weiteren Vertiefung zu übernehmen, obwohl grundsätzlich die Strombaulasten nunmehr auf das Reich übergegangen waren.
Schließlich fällt in diesen Zeitabschnitt die Anlage der Flugplätze in Bremen-Stadt und in Bremerhaven, womit Bremen rechtzeitig auch im Flugverkehr Fuß faßte. Der leidige Streit mit Preußen wegen der Fischerei- und Industrieklausel wurde durch den Staatsvertrag von 1930 beigelegt.
Diese günstige Entwicklung wurde unterbrochen durch die aufsteigende Wirtschaftskrise, die vor allem durch den Zusammenbruch der Nordwolle und der Danatbank für Bremen höchst nachteilige Folgen hatte. Auch die dann folgende autarkisch und südöstlich eingestellte Wirtschaftspolitik der nationalsozialistischen Zeit war für Bremen wenig günstig. Die Drosselung der Einfuhr aus USA verursachte insbesondere einen empfindlichen Rückgang der bremischen Baumwolleinfuhr, wobei die stärkere Heranziehung von Baumwolle aus Südamerika und Afrika (sogenannte Exoten) sich zugunsten Hamburgs auswirkte. Die Verlagerung der Schweinemast aus dem Oldenburgischen und Hannoverschen nach Ostdeutschland brachte die bedeutende Futtermitteleinfuhr des bremischen Getreidehandels, jahrweise bis zu 1 Mill. Tonnen, zum Erliegen. Wenn trotzdem mengenmäßig der Umschlag der bremischen Häfen noch zunahm, so lag das in der vermehrten Kohlenausfuhr und Erzeinfuhr. In dem starken Abfall des durchschnittlichen Wertes der umgeschlagenen Güter spiegelte sich deutlich die eingetretene Verschiebung. Die bremische Einfuhr lag mengenmäßig 1938 ungefähr auf dem Stand von 1928, wertmäßig war sie fast auf ein Drittel herabgesunken. Die Ausfuhr hatte sich mengenmäßig verdoppelt, war aber trotzdem wertmäßig um ein volles Drittel zurückgegangen. Der Gesamtumschlag lag mengenmäßig um 2 Mill. Tonnen höher als 1928, wertmäßig belief er sich auf weniger als die Hälfte.

Nach dem zweiten Weltkrieg

Niemals in seiner tausendjährigen Geschichte hat Bremen sich in einer so schwierigen, ja fast verzweifelt scheinenden Lage gesehen, wie im Frühjahr 1945 nach der Beendigung der Kriegshandlungen und der Besetzung durch die siegreichen Mächte. Zwar was der Verlust der Freiheit und feindliche Besatzung bedeuten, hatte es in der napoleonischen Zeit genugsam erfahren. Seiner Handelsflotte sah es sich auch nach dem ersten Weltkrieg beraubt, desgleichen des gesamten Auslandsvermögens, dazu des kolonialen Eigentums seiner Kaufmannschaft.

Der zweite Weltkrieg hat nicht nur zum zweitenmal den Verlust der Handelsflotte bis auf einen kümmerlichen Bestand kleiner und meist überalterter Schiffe gebracht, sondern darüber hinaus zunächst ein völliges Verbot des Schiffsneubaus und den Ausschluß vom freien Meer. Dazu kamen die Besatzungskosten, eine zur Hälfte zerstörte Stadt, weitgehende Zerstörungen der Häfen, die Demontage der Aktien-Gesellschaft „Weser", der bedeutendsten bremischen Werft und zugleich des größten bremischen industriellen Unternehmens, desgleichen der Norddeutschen Hütte und nicht nur abermals die Wegnahme alles ausländischen Vermögens, auch das Recht der Niederlassung im Ausland und selbst die freie Einreise dorthin wurden den Deutschen verwehrt, so daß fürs erste nahezu jede Möglichkeit genommen war, die durch den Krieg abgerissenen Fäden wieder anzuknüpfen.

Lassen wir nun den Blick über die letztvergangenen sechs Jahre zurückgleiten, vergleichen wir das Bremen vom Frühjahr 1945 mit dem Bremen vom Frühjahr 1951, so können wir uns in der Tat eines dankbaren Staunens nicht erwehren. Hätte uns damals jemand gesagt, daß wir sechs Jahre später da stehen würden, wo wir heute tatsächlich stehen, wir würden ihm gern, aber ungläubig zugehört haben. Wenn es trotz aller unüberwindlich scheinenden Schwierigkeiten gelungen ist, die Lage zu meistern, so waren es vor allem vier Momente, die den Erfolg begünstigten:

Zum ersten der Entschluß der Besatzungsmacht, die Weserhäfen als Nachschubbasis zu wählen und zwar nicht nur die verhältnismäßig wenig beschädigte Hafengruppe Bremerhaven, sondern auch die in ihren Hochbauten fast völlig zerstörte und stark verminte Hafengruppe Bremen-Stadt, und im Verfolg dieses Beschlusses die unverzügliche Inangriffnahme der Aufräumungs- und Aufbauarbeiten, zunächst unter tatkräftiger amerikanischer Leitung, aber auch weiterhin mit wirksamer amerikanischer Unterstützung bei der anfangs äußerst schwierigen Baustoffbeschaffung.

Zum anderen die Tatsache, daß nicht nur der Nachschub der US-Army über die Bremer Häfen geleitet wurde, sondern auch ein wesentlicher Teil der für die Zivilbevölkerung, die deutsche und anfangs auch die der Tschechoslowakei und Österreichs, bestimmten Nahrungsmittel, sei es als Einfuhren der UNRRA (United Nations Relief and Recovery Administration), als amerikanische Reliefsendungen aus GARIOA-Mitteln (Government Appropriation and Relief for Import in Occupied Areas) oder weiterhin als Marshallplan-Einfuhren aus sogenannten ERP-Mitteln (European Recovery Programm).

Zum dritten die günstige Finanzlage, die sich zunächst für Bremen daraus ergab, daß ihm bis zum 1. April 1950, d. h. bis zur Aufteilung der Einnahmen zwischen Bund und Ländern, auch das Aufkommen an Zöllen und Verbrauchssteuern zur Verfügung stand.

Zum vierten und gewiß nicht geringsten der ungebrochene Mut und der einmütige Lebens- und Aufbauwille der bremischen Bürger.

So konnte in Aufräumung und Wiederaufbau der Häfen das geleistet werden, was einen Teil der folgenden Darstellung unter Ib bildet. Etwa die Hälfte dessen, was durch den Krieg zerstört war, ist innerhalb der sechs Jahre, zumeist in einer dem technischen Fortschritt entsprechenden verbesserten Gestalt, neu erstanden. Der Wiederaufbau erstreckte sich gleichermaßen auf den zugleich mit der Stadt Wesermünde dem Lande Bremen neu angegliederten, gleichfalls schwer beschädigten Fischereihafen, jetzt Fischereihafen Bremerhaven. Für den zerstörten Columbusbahnhof wurde Ersatz geschaffen. Der Flugplatz in Bremen wurde wieder gebrauchsfähig gemacht und den gesteigerten Anforderungen angepaßt.

Der Schiffsverkehr, der in Bremerhaven unmittelbar nach der Besetzung, in Bremen-Stadt nach durchgeführter Entminung im September 1945 einsetzte, belief sich schon 1947 auf mehr als 4½ Mill. NRT, erreichte 1950 reichlich 7½ Mill. NRT und 1951 nahezu 10 Mill. NRT, womit der Verkehr von 1938 ungefähr wieder erreicht war.

Der Güterumschlag stellte sich 1947 auf 4,8 Mill. Tonnen, 1948 auf 6,1 Mill. Tonnen, 1949 auf 6,6 Mill. Tonnen, um dann allerdings 1950 auf nicht ganz 6 Mill. Tonnen zurückzufallen, wesentlich infolge der Verlegung des Ölnachschubs der US-Army von der Weser (Farge) nach ausländischen Häfen. 1951 aber brachte einen neuen erfreulichen Aufstieg und zwar auf etwas mehr als 8 Mill. Tonnen. Der starke Rückgang im Jahre 1950 deutet schon darauf hin, daß das günstige Bild der Entwicklung nur bei kritischer Betrachtung richtig beurteilt werden kann, und daß leider auch in diesem Falle nicht alles Gold ist, was glänzt.

Das gewiß bemerkenswerte Tempo im Wiederaufbau der Häfen hat seit der entscheidenden Änderung der Finanzlage Bremens, die mit dem 1. April 1950 eintrat, eine bedauerliche Verlangsamung erfahren, und auch für die nächsten Jahre wird nur mit sehr beschränkten Mitteln zu rechnen sein. Zählte Bremen bis zu dem genannten Termin zu den sogenannten reichen Ländern, die an die sogenannten armen, insbesondere die stark mit Flüchtlingen belegten Länder abgeben konnten, eine Pflicht, der Bremen willig und ohne Widerstreben nachgekommen ist, so vermag nun Bre-

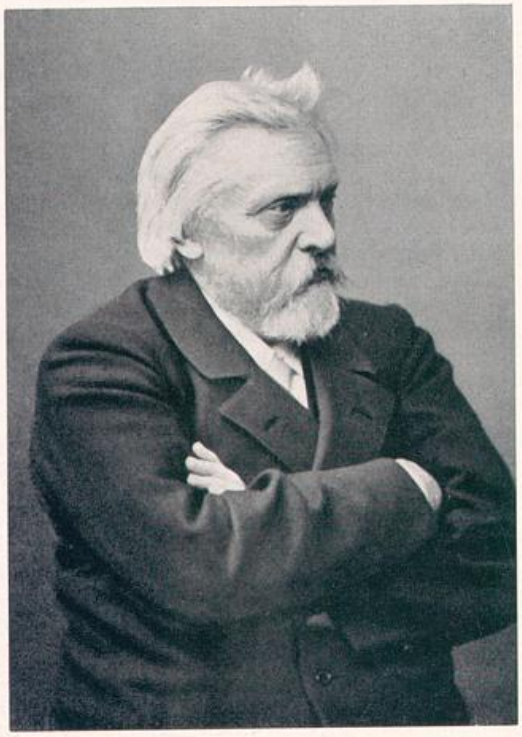
men selbst seinen Haushalt nur mit Mühe ins Gleichgewicht zu bringen und sieht sich für die zweite Hälfte des Wiederaufbaus seiner Häfen zunächst auf die Kredithilfe des Bundes angewiesen.
Die günstige Entwicklung des Schiffsverkehrs erklärt sich zu einem Teil aus der großen Zahl amerikanischer Truppentransporter und anderer Nachschubschiffe mit verhältnismäßig großem Raumgehalt. Unter den Handelsschiffen fehlten die einheimischen zunächst fast ganz. Es war ein langer Leidensweg, den der deutsche Schiffbau und die deutsche Schiffahrt vom fast völligen Verbot allmählich und schrittweise bis zur endlich erreichten Aufhebung aller Beschränkungen zurückzulegen hatte. Zu dem endlichen Erfolg des langen Ringens haben die Bemühungen Bremens und vor allem seines Bürgermeisters Kaisen in nicht geringem Maße beigetragen. Für Bremen ist die eigene Handelsflotte seit jeher von besonderer Bedeutung gewesen, weil es als kleinerer Hafen auf die internationale Schiffahrt nicht eine gleichstarke Anziehungskraft auszuüben vermag wie das größere Hamburg oder Rotterdam. So ist es bedauerlich, daß die bremische Flotte, die vor dem Kriege mit 1 385 015 BRT rd. ein Drittel der 4 346 000 BRT umfassenden deutschen Handelsflotte ausmachte, zur Zeit mit nur 257 054 BRT, d. h. mit wenig mehr als einem Fünftel an der neuen deutschen Handelsflotte beteiligt ist. Hier bleibt noch viel nachzuholen. Im übrigen birgt die Abhängigkeit von der ausländischen Schiffahrt für alle deutschen Häfen erhebliche Nachteile und Gefahren. In Zeiten der Schiffsraumknappheit wird, wie die Erfahrung gelehrt hat, zunächst die Bedienung der deutschen Häfen gekürzt werden und, solange die deutsche Schiffahrt nicht auch in der Linienfahrt den Wettbewerb wieder aufzunehmen und in den Konferenzen mitzusprechen in der Lage ist, bleibt die Gefahr der Diskriminierung der deutschen Häfen in Gestalt der sogenannten Rangezuschläge bestehen.
Gegenüber den Zahlen des bremischen Güterumschlags muß man sich immer gegenwärtig halten, welchen Anteil daran der Nachschubverkehr der Besatzungsmacht hat, zeitweise betrug er bis zu einem Drittel des Gesamtumschlags, und daß es sich bei diesem Verkehr weder um einen echten Handelsverkehr noch um einen sicheren Besitz handelt. Das belegt die erwähnte Abwanderung des Ölnachschubs der US-Army. Was den Verkehr im übrigen anlangt, so darf das Moment der Lenkung nicht übersehen werden. Mit deren weiterer Lockerung oder völligem Wegfall wird der dann in voller Schärfe entfesselte Wettbewerb der Häfen neue Gefahren für Bremen heraufführen. Diese Gesichtspunkte sind bei Beurteilung der bremischen Verkehrszahlen vielfach unbeachtet geblieben.

Ausblick

Wie in der Vergangenheit, so wird Bremen auch in der Zukunft um seine Stellung ringen müssen. Der vorläufig geringe Umfang seiner eigenen Flotte und die dadurch bedingte Abhängigkeit von den ausländischen Reedereien, die verminderte Kapitalkraft seiner Kaufmannschaft, die unkontrollierten und unkontrollierbaren Rheinfrachten und die zugunsten Hamburgs, wenn auch nur probeweise, eingeleitete künstliche Verkürzung des natürlichen Entfernungsvorsprungs, den Bremen vor allem in westlicher Richtung besitzt, werden dazu beitragen, daß der Kampf für Bremen kein leichter sein wird. Aber wie es in den hinter uns liegenden sechs schweren Jahren des Wiederaufbaus seine Lebensfähigkeit bewiesen hat, so wird es auch künftighin allen Schwierigkeiten und Widerständen seinen unbeugsamen Lebenswillen entgegensetzen. Dabei werden die Launen des Stromes und die nie stillstehende Entwicklung dafür sorgen, daß Bremen dem Wasserbau immer wieder neue Aufgaben zu stellen haben wird, und daß das Bündnis zwischen beiden in fruchtbarer Wechselwirkung fortdauert.
Voraussetzung ist eines: Daß Bremens Selbständigkeit und Bewegungsfreiheit als Stadtstaat nicht verkümmert werden. Die sechs Jahre des Wiederaufbaus haben von neuem bewiesen, daß die schwer errungene und altbewährte staatsrechtliche Stellung auch heute noch und vielleicht heute mehr denn je die bestgeeignete ist, um der Hansestadt die Erfüllung der ihr für das Ganze zugefallenen Aufgabe zu ermöglichen.
Es wird überliefert, Goethe habe bei der Landgewinnung und der letzten Vision seines Faust die ihm von einem Freund übersandten Pläne für den ersten Hafenbau in Bremerhaven vor Augen gehabt. Mag dem sein, wie ihm wolle, unbewußt hat der Dichter in den letzten Worten Fausts ein Gleichnis für Schicksal und Wesensart des bremischen Gemeinwesens geschaffen: „Auf f r e i e m Grund mit f r e i e m Volk" sieht Faust sich stehen, zwar „umrungen von G e f a h r", droht aber die Flut den Deich zu durchbrechen, so wird „Gemeindrang" eilen, „die Lücke zu verschließen." Und gleichsam ins Stammbuch Bremens, als Rechtfertigung und Mahnung zugleich, scheinen die Worte geschrieben:

„Nur der verdient sich Freiheit wie das Leben,
Der täglich sie erobern muß."

APELT



Oberbaudirektor Ludwig Franzius
Dr.-Ing. E. h.

„Die Sprache des Technikers ist die Zeichnung,
seine Denkweise ist Berechnung
und seine Beweisführung der Erfolg"

Franzius

I

WESER UND HAFENANLAGEN

a) Weserausbau und Wehranlage

Untrennbar verbunden mit dem Begriff „Weserausbau" ist der Name L u d w i g F r a n z i u s. Seinem Andenken mögen vorweg die folgenden Ausführungen gewidmet sein.

Das Wirken des Oberbaudirektors Franzius stellt einen entscheidenden Wendepunkt nicht nur in der Behandlung des Weserflusses dar, sondern in der Entwicklung von Handel und Wandel des ganzen Niederwesergebietes überhaupt. Ohne das Werk eines Franzius hätten heute weder Bremen noch ein anderer Unterweserhafen irgendwelche Bedeutung für den Überseeverkehr. Die Seegeltung des ganzen Niederwesergebietes zu erhalten und zu fördern, ist das in Franzius verkörperte, große Ziel, das uns dieser Altmeister des Wasserbaues als ständige Gegenwartssorge und Zukunftsaufgabe hinterlassen hat. Der Weg, den er dazu gezeigt hat, ist das unvergängliche Erbgut, das sein geniales Denken uns vermacht hat. Sein Schaffen im Strom- und Hafenbau bildete auch noch in den Jahren 1900 bis 1951 die Grundlage für die Arbeiten auf diesen Gebieten, wenn Franzius auch selbst keine Gelegenheit mehr gehabt hat, daran wesentlich mitzuwirken, da sein Lebenswerk im Jahre 1903 mit seinem Tode endete.

> „Hätte ich ruhig die Dinge laufen lassen, wie sie nach der Konstellation des Himmels über mir zu gehen scheinen sollten, so wäre manches, was jetzt als unentbehrlich gilt, nicht geschehen. Ich scheute dabei den Spott, der dem Träger eines verfrühten oder zu groß scheinenden Projektes so gern von den bedächtigen Leuten mit dem Ausdruck ‚Zukunftsmusik oder Projektmacherei usw.' entgegengebracht wird, nicht, weil ich lieber zehn Projekte vergebens machen, als e i n nützliches versäumen will, und weil ich jenen Spott oft als den Beweis der Ideenarmut erkannt habe."

Ludwig Franzius, geboren am 1. März 1832 in Wittmund als drittes Kind des damaligen Amtsassessors Carl Egbert Franzius, stammte aus Ostfriesland, wo seine Vorfahren wahrscheinlich schon seit 1599 ansässig waren. Schon im März 1853 legte er nach vierjährigem Studium auf der Polytechnischen Hochschule Hannover seine erste Staatsprüfung ab und trat in den Dienst der hannoverschen Wasserbauverwaltung. Nach der Einverleibung Hannovers durch Preußen im Jahre 1866 trat er in die preußische Verwaltung über, was ihm als gebürtigem Ostfriesen nicht schwer fiel. Sonderlich große bauliche Aufgaben wurden ihm in diesem Dienst nicht gestellt, da ein „verknöchertes, fiskalisches Sparsamkeitssystem" den Wasserbau verkümmern ließ, und sich eine Vorherrschaft der Eisenbahnen in immer mehr zunehmendem Maße bemerkbar machte. Nach seiner Versetzung in das preußische Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten am 1. April 1867 folgte er einem Ruf an die Bauakademie in Berlin für einen Lehrstuhl des Wasser-, Straßen- und Eisenbahnbaues. Damit nahm er noch eine weitere Arbeitslast auf sich, zumal er es verschmähte, aus einem einmal verfaßten Kollegheft seinen Studenten Jahr für Jahr immer die gleiche Wissenschaft vorzulesen, vielmehr in freiem Vortrag stets lebendiges Wissen vermittelte. In der Verbindung zwischen Professur und ministerieller Tätigkeit sah Franzius ein Mittel, von der überwiegenden Verwaltungstätigkeit im Ministerium nicht ganz verschlungen zu werden, und er strebte danach, die in der Verwaltung empfundenen Mängel abzustellen. Dabei erlebte er mancherlei Enttäuschungen, die ihn mit bewogen haben, das Anerbieten des bremischen Bürgermeisters Pfeiffer anzunehmen und am 1. April 1875 als Oberbaudirektor an die Spitze des gesamten bremischen Staatsbauwesens zu treten, wo ihn in der schwebenden Planung für eine Verbesserung des Fahrwassers der Unterweser eine große wasserbauliche Aufgabe erwartete.

Für Franzius brachte der Übertritt aus monarchisch regiertem Staatswesen in das demokratisch verwaltete Bremen eine grundsätzliche Umstellung mit sich, die ihm nicht immer leicht gefallen ist, zumal ihm als Oberbaudirektor nur eine beratende, aber keine entscheidende Stimme im Gremium der Deputation zustand. Sein Bestreben, eine straffe Verwaltung im Bauwesen durchzusetzen und das behördliche Verdingungswesen neu zu ordnen, brachte ihm keine Freunde und führte zu erregten Auseinandersetzungen.

Wenn auch die Unterweserkorrektion, das Lebenswerk von Franzius, hier nicht näher zu behandeln ist, weil es vor 1900 ausgeführt wurde und schon

von ihm selbst in „Bremen und seine Bauten 1900" behandelt worden ist, so möge doch kurz folgendes über die Versuche zur Verbesserung des Fahrwassers der Unterweser angeführt werden, um zu erkennen, vor welche Aufgabe sich Franzius gestellt sah.

Die ersten Bestrebungen zu einer planmäßigen Verbesserung des Fahrwassers der Unterweser setzten um das Jahr 1700 ein. Dies geht aus einem Protokoll der „Wittheit zu Bremen" vom 16. Mai 1703 hervor, in dem vorgeschlagen wurde, „den Meister, welcher den Rhein ausgetiefet", zu befragen, „wie die Weser könnte ausgetiefet werden". Seitdem hat es nicht an Versuchen gefehlt, eine Vertiefung des Fahrwassers der Unterweser durch Strombauwerke und Baggerungen herbeizuführen. Man war aber in den Anforderungen bescheiden. So bezeichnete die bremische Bürgerschaft am 29. August 1781 eine Wassertiefe von vier bremischen Fuß, das sind 1,17 m, bei niedrigem Oberwasser als erstrebenswert, und über dies Maß war man trotz großer Arbeiten bis zum Jahre 1868 nicht hinausgekommen, hatte es sogar noch nicht überall erreicht.

Manchem mag es deshalb vermessen erschienen sein, wenn Franzius für eine Korrektion der Unterweser vorschlug, Schiffen von 5 m Tiefgang die Zufahrt nach Bremen unter Ausnutzung des Tidehochwassers zu ermöglichen.

Die erfolgreiche Durchführung dieses Planes, die nach Überwindung großer politischer Schwierigkeiten von 1887 bis 1895 erfolgte, und der schon im Jahre 1888 vollendete Bau des Freihafens sowie eine von 1889 bis 1895 ausgeführte Verbesserung des Fahrwassers der Außenweser von Bremerhaven bis Wremen brachten Franzius die verdiente Anerkennung und den Dank auch in Bremen.

Seine umfangreiche schriftstellerische und gutachtliche Tätigkeit hatten ihn außerhalb Bremens schon seit langer Zeit im In- und Auslande bekannt gemacht, und viele Ehrungen wurden ihm zuteil. So wurde er zum Mitglied der Akademie für Bauwesen ernannt, und die Technische Hochschule Hannover verlieh ihm die Würde eines Dr.-Ing. E. h. als höchste akademische Auszeichnung.

Franzius starb am 23. Juni 1903. Die größte Dankbarkeit, die diesem genialen Menschen nach seinem Tode bewiesen werden, und die beste Wahrung seines Andenkens, die ihm widerfahren kann, ist die Erhaltung und Fortsetzung seiner großen Lebensaufgabe, die Fürsorge für die Weser als Schiffahrtstraße nach See und zum Binnenlande und für die Hafenanlagen in Bremen und Bremerhaven. Darüber wird nachstehend berichtet.

AUSBAU DER UNTERWESER

In ihrer Abhandlung über die „Lage Bremens zur See und zum Binnenlande" in dem Werke „Bremen und seine Bauten 1900" erwähnen Ludwig Franzius und G. de Thierry bei der Darstellung der Korrektion der Unterweser nicht die Forderungen, die für die Zukunft an das Fahrwasser auf diesem Flußabschnitt zu stellen sind, sie begnügen sich vielmehr mit der Feststellung, daß die nutzbare Fahrwassertiefe für die Fahrt von See nach Bremen-Stadt von 2,75 m im Jahre 1883 auf 5,4 m im Jahre 1899 vergrößert worden ist, und daß im Jahre 1899 die Unterweser von 194 Schiffen mit 4,5 bis 5 m Tiefgang und von 181 noch tiefer gehenden Schiffen befahren wurde, und daß der gesamte Seeschiffsverkehr in den stadtbremischen Häfen von 317 000 RT im Jahre 1891 auf 848 976 RT im Jahre 1899 gestiegen war.

Und doch war es Oberbaudirektor Ludwig Franzius selbst, der schon im Jahre 1898 darauf hinwies, daß mit dem ständigen Wachsen der Schiffsgrößen im Seeverkehr das von ihm bei der Ausarbeitung seines Korrektionsplanes im Jahre 1878 angestrebte Ziel, der überwiegende Teil der die Meere befahrenden Frachtschiffe solle in der Lage sein, in einer Tide von See her vollbeladen nach Bremen-Stadt hinaufzukommen, trotz der Erfolge der Unterweserkorrektion nicht erreicht war.

Franzius hatte sich bei der Aufstellung seines Entwurfes nach der Statistik der englischen Handelsflotte aus dem Jahre 1875 gerichtet. Die Entwicklung, die die Größenklassen der Handelsschiffe seit 1879 durchgemacht haben, zeigt Abb. Ia 1. Bis zum Jahre 1903 hatte sich das Schwergewicht der Seeschiffe schon ganz in die Größenklasse von 1500 bis 3000 BRT verschoben, und die nächste Gruppe von 3000 bis 5000 BRT Schiffsgröße war mit 8,34 Mill. BRT so gewachsen, daß diese Schiffe mit 6,6 bis 7,6 m durchschnittlichem Tiefgang für Bremen nicht mehr unberücksichtigt bleiben durften.

Der 7-m-Ausbau

Kurz nach dem Tode von Ludwig Franzius trat sein langjähriger Mitarbeiter und Nachfolger Hermann Bücking im Juli 1903 mit dem „Projekt für eine Vertiefung der Unterweser, die Schiffen bei einem Tiefgang von 7 m gestattet, zwischen Bremen-Stadt und See zu verkehren", hervor. Am Ausgang des Freihafens sollte die Vertiefung 2 m betragen und sich bis Nordenham allmählich auf den geringfügigen Betrag von 0,10 m verringern. Außer dieser Vertiefung durch Baggerungen und einer Ausbildung der Uferböschungen unter Niedrigwasser unterhalb von Vegesack waren keine Korrektionsmaßnahmen vorgesehen.

Durch die Unterweserkorrektion war nach den Angaben im neuen Entwurf bis zum Jahre 1902 das mittlere Tideniedrigwasser (M Tnw) an der Großen Weserbrücke in Bremen schon um 2,15 m abgesenkt und das mittlere Tidehochwasser (M Thw) war um 1,2 m gefallen, während Franzius in seinem Korrektionsplan bei mittlerem und geringem Oberwasser nur ein Absinken des M Tnw um 0,20 m und

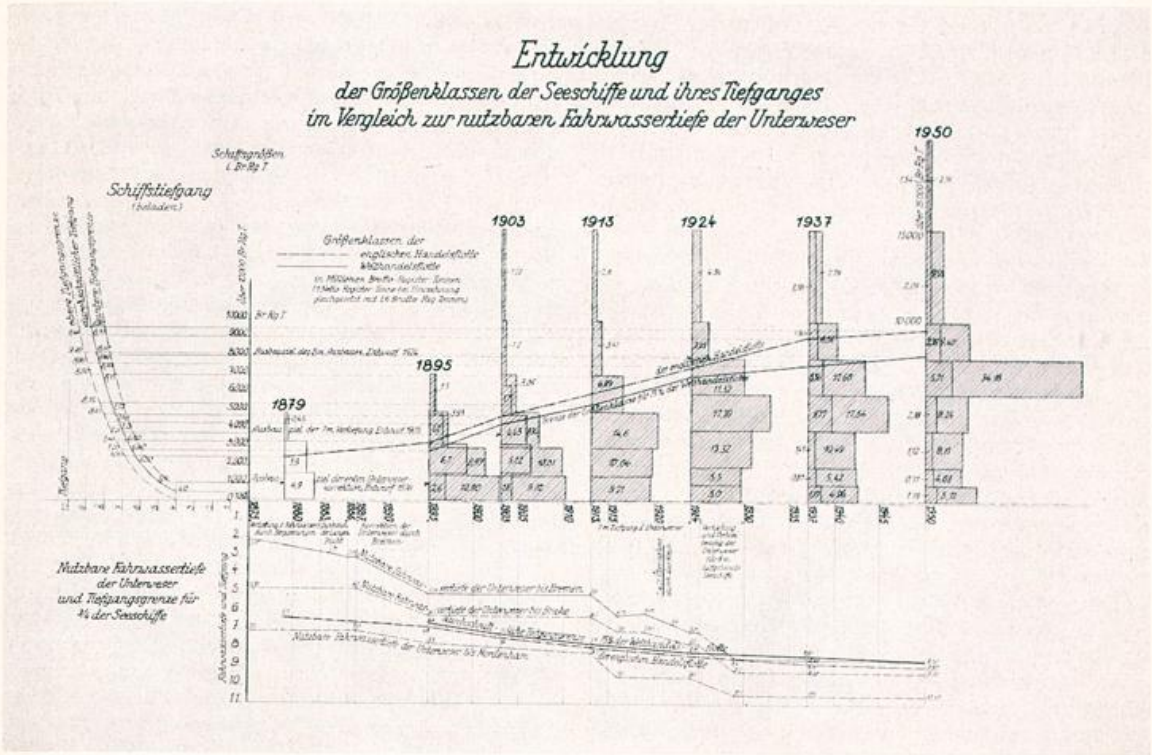


Abb. Ia 1 Größenklasse der Handelsschiffe

beim M Thw überhaupt keine Senkung angenommen hatte. Eine Vorausberechnung der Wasserstände war seinerzeit bei der Entwurfsbearbeitung nicht durchgeführt worden, weil es damals noch keine brauchbaren Verfahren für diese verwickelten und schwierigen Untersuchungen gab. Franzius hatte sich vielmehr darauf beschränkt, die künftigen Wasserstände nach Schätzung anzunehmen und durch eine Nachrechnung festzustellen, daß wahrscheinlich mit einer größeren als der angenommenen Wasserstandssenkung zu rechnen sei, die er für den Korrektionsplan wegen der daraus erwarteten größeren Tidewassermenge mit Recht als günstig ansah. Nun sollte nach dem Entwurf von Bücking das M Tnw nach einer auf die bisherige Erfahrung gegründeten Schätzung noch weiter um 1,3 m fallen, und damit würde die Tidebewegung noch weiter stromaufwärts fortschreiten, als es damals schon der Fall war. Daraus mußten Nachteile für die Marschen oberhalb Bremens infolge von Grundwassersenkung und Verminderung der winterlichen Überflutungen entstehen. Bücking hatte daher schon in seinem Entwurf die Anlage eines Wehres in der Weser 5 km oberhalb der Großen Weserbrücke vorgesehen.

Die Verhandlungen, die über die weitere Vertiefung der Unterweser mit den beiden anderen Uferstaaten geführt werden mußten, um die Erlaubnis zur Ausführung des Planes zu erhalten, konnten mit P r e u ß e n am 29. März 1906 mit drei Staatsverträgen abgeschlossen werden, deren erster eine Beteiligung Bremens an den Kosten eines Rhein-Weser-Kanals in Höhe von 6,6 Mill. Mark vorsah, der zweite die Verpflichtung zur Ausführung einer Wehr- und Schleusenanlage bei Hemelingen auferlegte und schließlich der dritte die Genehmigung für die weitere Vertiefung der Unterweser zwischen Bremen und der Geestemündung enthielt und die Bedingungen festlegte, unter denen dieser Ausbau durchgeführt werden durfte.

Mit Oldenburg gestalteten sich die Verhandlungen wesentlich schwieriger als mit Preußen und kamen lange Zeit ganz ins Stocken, bis sie von S e n a t o r B i e r m a n n tatkräftig wieder aufgenommen wurden und dann am 13. Februar 1913 zu einem Vertrage über die weitere Vertiefung und Verbreiterung der Unterweser führten. Während im Entwurfe von 1903 von Bremen bis Vegesack als Sohlenbreite nur 70 bis 80 m, bis Brake auf 140 m zunehmend und von dort abwärts 150 m vorgesehen waren, wurde von Oldenburg jetzt die Genehmigung erteilt, bei Bremen eine bis zu 150 m breite Sohle herzustellen und diese bis Brake allmählich auf 190 m und von dort an auf 200 m zu verbreitern.

Nachdem die Genehmigung auch von Oldenburg gegeben war, wurde mit der V e r t i e f u n g des Fahrwassers unverzüglich begonnen und trotz Ausbruches des ersten Weltkrieges bis zum Jahre 1916 nach einer Ausbaggerung von 7 131 000 cbm vollendet. Die V e r b r e i t e r u n g des Fahrwassers, für die Staatsbaurat O e l t j e n im Jahre 1914 einen

Entwurf ausgearbeitet hatte, mußte der Zeitumstände wegen zunächst unterbleiben.
Dieser Entwurf für die Fahrwasserverbreiterung hat dem damaligen Leiter des Bauamtes für die Unterweserkorrektion, Staatsbaurat Oeltjen, Veranlassung gegeben, ein Verfahren für die Vorausberechnung der nach einem Ausbau eines Tideflusses zu erwartenden Veränderungen der Tidewelle zu entwickeln.
Als nach Kriegsende der Seeschiffsverkehr auf der Unterweser wieder auflebte, zeigte sich die ausgeführte Vertiefung als unzureichend. Obgleich nach dem Entwurf die Sohlenlage so gewählt war, daß auch Schiffe mit 7 m Tiefgang in einer Tide von Bremen nach See sollten auslaufen können, war diese Möglichkeit nach Durchführung der Vertiefung bei normaler Tide selbst bei genauer Innehaltung der günstigsten Abfahrzeit nur für Schiffe mit 6,15 m Tiefgang gegeben. Der Grund lag darin, daß der unter dem Schiffsboden bis zur planmäßigen Sohle vorgesehene Spielraum von nur 10 cm bei der Ausfahrt aus dem Hafen in Bremen und von nur 35 cm auf der unteren Strecke bei Nordenham zu klein und die Fahrgeschwindigkeit der auslaufenden Schiffe zu groß angesetzt waren. Bei einer Absenkung der Wasserstände durch anhaltende Ostwinde war die Ausfahrt ohne Unterbrechung auf Schiffe von 5,65 m und weniger Tiefgang beschränkt.

Die Reichswasserstraßenverwaltung

Nachdem das Reich am 1. April 1921 auf Grund der Reichsverfassung von 1919 die Wasserstraßen von den Ländern übernommen hatte, war die erste Forderung Bremens, das Fahrwasser der Unterweser so zu gestalten, daß Schiffe mit 7 m Tiefgang nicht nur mit der Tidewelle laufend nach Bremen hinauffahren, sondern von dort aus mit dem gleichen Tiefgang gegen die Tidewelle ohne Unterbrechung auch nach See auslaufen konnten. Das Reich hatte sich bei der Übernahme der Fürsorge für die Unterweser verpflichtet, ebenso wie es bisher Bremen getan hatte, an der Vertiefung des Fahrwassers mit dem Ziele zu arbeiten, „daß das jeweilige Regelfrachtschiff im Weltverkehr unter Ausnutzung des Hochwassers nach und von Bremen verkehren kann". Zunächst sollten dafür Schiffe mit 7 m Tiefgang maßgebend sein.

Die neue Form der Flußsohle

Um eine Abwanderung der Frachtschiffahrt im Überseeverkehr nicht nur von Bremen, sondern überhaupt von der Weser nach Hamburg oder Rotterdam und Antwerpen zu vermeiden, mußte eine durchgreifende Verbesserung des Fahrwassers für auslaufende Schiffe baldmöglichst in Angriff genommen werden, zumal die Ausfuhr von Gütern über See nach dem ersten Weltkriege eine steigende Bedeutung gewann. Um dieses Ziel in möglichst kurzer Zeit und mit möglichst geringen Mitteln zu erreichen, wurde die übliche Gestaltung der Flußsohle, die ein ständiges Gefälle nach See hin aufzuweisen pflegt, verlassen. Die Sohle wurde vielmehr an der Mündung des Überseehafens in Bremen um 2,5 m tiefer gelegt, um dann auf 18,5 km Länge, d. h. bis Rönnebeck, stromabwärts um 1,5 m anzusteigen, darauf auf 27 km bis Rechtenfleth waagerecht zu verlaufen und von dort bis Bremerhaven in gleicher Weise wie bisher um 1 m abzufallen (Abb. Ia 2).
Der Zweck dieser eigenartigen Sohlengestaltung war, den von Bremen auslaufenden Schiffen eine möglichst frühe Abfahrt, und zwar schon 4 Stunden vor Tidehochwasser, zu ermöglichen. Gegen die Tidewelle stromabwärts fahrend sollten sie bei ständig steigendem Wasser die absichtlich belassene „Barre" überqueren, um dann von Brake abwärts mit der Ebbe bei fallendem Wasser auszulaufen. Damit wurde ein zeitlicher Spielraum von zwei Stunden für die Abfahrtzeit von Bremen gewonnen und der Verkehr von 7 m tiefgehenden Schiffen auch bei ungünstigen Wasserständen ermöglicht. Ein besonderer Vorteil dieser Anordnung lag darin, daß die Begegnung tiefgehender Schiffe nun nicht mehr auf der engen, oberern Strecke erfolgte, sondern in der Regel zwischen Farge und Brake, wo die größere Breite des Stromes die Begegnung wesentlich erleichterte.

Der Einfluß der Erdumdrehung

Gleichzeitig mit diesen Arbeiten wurde zwischen Dedesdorf und Nordenham eine Maßnahme rückgängig gemacht, die nach Vollendung der ersten Unterweserkorrektion durchgeführt worden war. Das Fahrwasser verlief dort ursprünglich auf der Innenseite der Stromkrümmung. Den damaligen Auffassungen entsprechend wurde es auf die Außenseite der Flußkrümmung verlegt in der Erwartung, daß sowohl die Ebbe- wie die Flutströmung durch die in der Krümmung wirkende Fliehkraft in die Fahrrinne gezogen werden und diese dann durch die Stromkraft in beiden Richtungen besonders kräftig geräumt werden würde (Abb. Ia 3). Die Ausbaggerung der neuen Fahrrinne begann im Jahre 1898 und wurde erst 1904 vollendet. Franzius, der die Anregung zu dieser Fahrwasserverlegung gegeben hatte, erlebte nicht mehr die Fertigstellung.
Die für die Unterhaltung dieses neuen Fahrwassers erforderlichen Baggerungen wurden immer umfangreicher und erreichten im Jahre 1920 rund 360 000 cbm. Dies veranlaßte die Reichswasserstraßenverwaltung nach Übernahme der Unterweser im Jahre 1921 zunächst zu einem Stillhalten und gleichzeitig zur Ausführung von Strombeobachtungen, um die Ursachen für diesen unerwarteten Vorgang festzustellen. Auffallend war, daß bis zum Jahre 1923 im Fahrwasser auf der Außenseite der Krümmung wieder eine starke Verlandung eingetreten war, während sich die alte

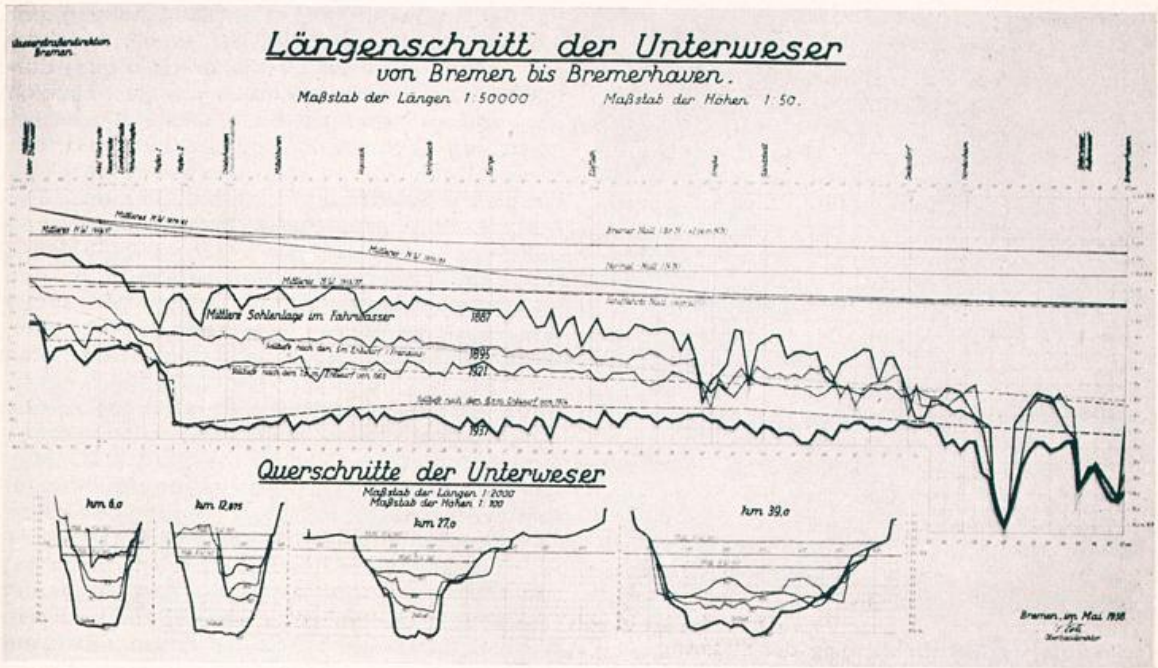


Abb. Ia 2 Längenschnitte und Querschnitte der Unterweser

Rinne auf der Innenseite wieder von selbst vertieft hatte. Die Strombeobachtungen ergaben die überraschende Tatsache, daß bei Ebbe die stärkste Strömung nicht auf der Außenseite der Krümmung, sondern auf der zum Ebbestrom rechts liegenden Innenseite lag. Diese Ablenkung der Strömung wurde als eine Folge der Erdumdrehung erkannt, die auf der nördlichen Erdhälfte eine Ablenkung nach rechts erzeugt (Abb. Ia 4). Im Jahre 1924 ist dann das Fahrwasser in die alte von der Natur vorgezeichnete Lage zurückverlegt worden.

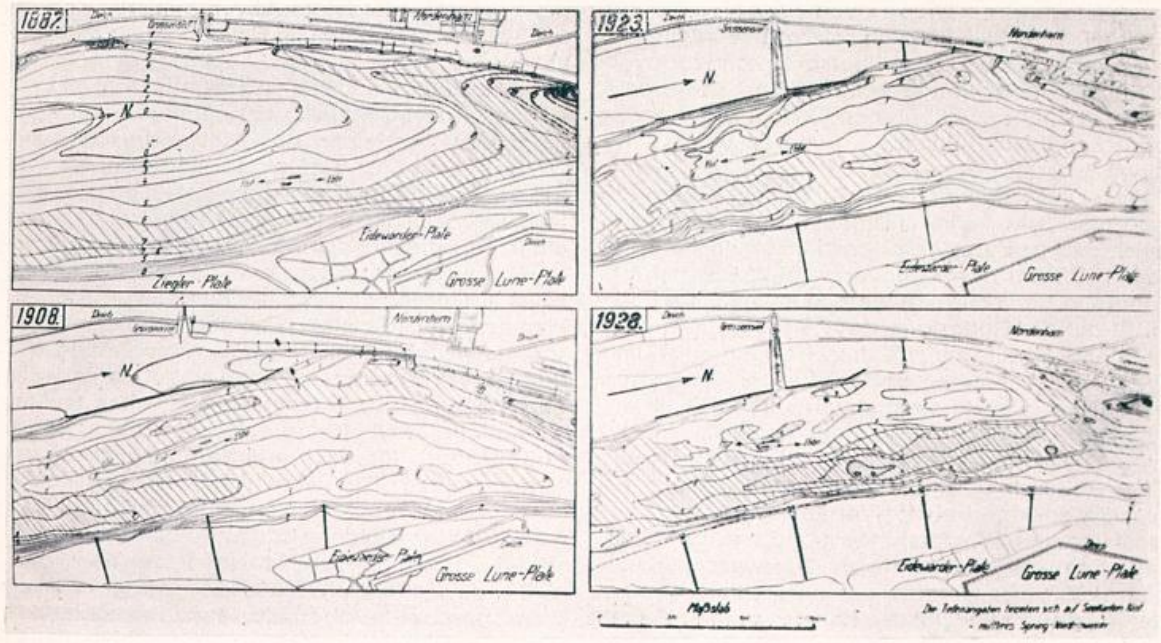


Abb. Ia 3 Fahrwasserverlegung zwischen Dedesdorf und Nordenham

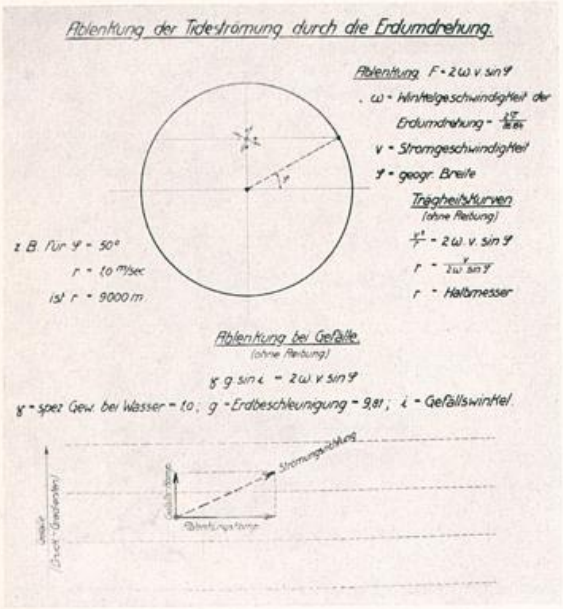


Abb. Ia 4 Rechtsablenkung der Strömung

Der 8-m-Ausbau

Nach dem ersten Weltkriege hatte sich eine sprunghafte Steigerung in den Größenverhältnissen der Seeschiffe eingestellt; bei den Ersatzbauten für die während des Krieges versenkten Schiffe wurde durchweg ein größerer Schiffstyp bevorzugt. So war bis zum Jahre 1924 das Übergewicht auf die Größenklassen von 4000 bis 6000 BRT mit zusammen 17,39 Mill. BRT verlagert, und auch die nächste Gruppe von 6000 bis 8000 BRT war mit 11,52 Mill. BRT von solcher Bedeutung geworden, daß sie für den überseeischen Frachtverkehr eine bedeutende Rolle spielte. Schiffe von 8000 BRT haben vollbeladen einen Tiefgang, der zwischen 7,7 und 9,1 m liegt und im Durchschnitt etwa 8,4 m beträgt.

In einer Besprechung am 20. September 1924 wurde vom Reichsverkehrsministerium anerkannt, daß nach dem mit Bremen abgeschlossenen Vertrage beim Ausbau der Unterweser Schiffe bis zu 8 m Tiefgang berücksichtigt werden müßten. Mit Rücksicht auf die Finanzlage des Reiches wurde aber die Sohlenbreite auf 100 m zwischen Bremen und Vegesack, 120 m von dort bis zur Huntemündung und 150 m von da stromabwärts beschränkt und eine Beteiligung Bremens an den auf 32,6 Mill. RM veranschlagten Baukosten mit einem Anteil von $^{10}/_{23}$ verlangt. Das Reichsverkehrsministerium erkannte an, daß bei der Vertiefung auf eine Absenkung der Wasserstände um 0,4 m durch ungünstige Winde bei geringer Oberwasserführung von 100 cbm/sec Rücksicht zu nehmen sei, ebenso auf das durch Sogwirkung hervorgerufene tiefere Eintauchen der Schiffe während der Fahrt bis zu 70 cm und auf einen Spielraum von 30 cm unter dem abgesenkten Kiel, der zur Erhaltung der Steuerfähigkeit notwendig ist. Für die Abfahrtszeit sollte sowohl für einlaufende als auch ausfahrende Schiffe ein Spielraum von zwei Stunden gegeben werden. Da sich die ansteigende Sohle im oberen Abschnitt durchaus bewährt und nicht zu vermehrten Versandungen geführt hatte, wurde die gleiche Sohlengestaltung auch für diesen 8-m-Ausbau in entsprechend tieferer Lage beibehalten.

Nachdem Bremen sich bereit erklärt hatte, den verlangten Kostenanteil zu übernehmen sowie einen leistungsfähigen Gerätesatz (Eimerbagger, Spüler und sechs große Schuten) zu beschaffen und gegen eine angemessene Miete zur Verfügung zu stellen, und nachdem es ferner auf alle Schadenersatzansprüche für seine Häfen und sonstigen staatlichen Grundstücke verzichtet hatte, wurden vom Reichsverkehrsminister die Mittel für diesen Ausbau erstmalig zum Haushalt des Jahres 1925 angefordert und vom Reichstage bewilligt.

Auf Grund des Art. 97 Abs. 3 der Reichsverfassung von 1919 waren sodann noch Verhandlungen mit Oldenburg und Preußen zu führen. Der Artikel verpflichtet das Reich, bei seinen Bauvorhaben auf die Landeskultur Rücksicht zu nehmen. Während dies für preußisches Gebiet durch Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens nach dem bestehenden Preußischen Wassergesetz erfolgen konnte, mußte für Oldenburg die Grundlage dafür noch geschaffen werden. Es geschah durch einen besonderen „Staatsvertrag über den Ausbau der Unterweser und anderer Reichswasserstraßen" vom 6. September/11. Oktober 1927, in dem die Grundsätze des preußischen Planfeststellungsverfahrens auch auf oldenburgisches Hoheitsgebiet übertragen wurden. Um auch für bremisches Gebiet möglichst gleiche Rechtsverhältnisse zu schaffen, wurde von Bremen im Einverständnis mit dem Reichsverkehrsminister am 17. Juli 1931 ein „Gesetz über Ausbau öffentlicher Flüsse" erlassen.

Der neue Ausbau sollte im wesentlichen aus Baggerungen zur Vertiefung des Fahrwassers und zur Verbreiterung des Flußbettes zwischen Bremen (Überseehafen) und Vegesack bestehen. Es mußten 20 702 900 cbm Boden beseitigt werden. Außer einer Befestigung der Böschungen auf den verbreiterten Stromstrecken war in diesem Entwurf keine Ergänzung der Strombauwerke vorgesehen. Man erwartete vielmehr, daß unterhalb von Vegesack die Vergrößerung der Tidewassermenge, die durch die Verbreiterung des Flußbettes und die Vergrößerung des Tidenhubes entstehen mußte, die natürliche Selbsträumung so verstärken würde, daß sie auch für das vertiefte Fahrwasser ausreichen würde. Für die verbreiterte Flußstrecke oberhalb von Vegesack stand von vornherein fest, daß die Wasserführung in dem erweiterten Querschnitt keine für eine Selbsträumung noch ausreichende Stromgeschwindigkeit erzeugen würde. Deswegen sollte oberhalb des Überseehafens durch Fortführung der großen Tiefe ein Sandfang geschaffen werden, in dem sich die von oben

kommenden schweren Geschiebe hinter dem steilen Abfall in der Sohle ablagern sollen, um dann durch Bagger fortgeräumt zu werden.
Mit den Baggerungen für den 8-m-Ausbau konnte im November 1925 begonnen werden, bis zum Jahre 1929 waren die Vertiefung und bis 1930 auch die Verbreiterung ausgeführt.
Nach der Fertigstellung des Ausbaues waren für die Unterhaltung des vertieften und verbreiterten Fahrwassers von 1930 bis 1939 durchschnittlich im Jahre etwa 1¼ Mill. cbm Boden zu baggern, während die Unterhaltungsbaggerung vorher (1917/21) im Jahresdurchschnitt nur 831 000 cbm betragen hatte. Die Verlandungen traten besonders stark in der Brackwasserzone zwischen Rechtenfleth und Nordenham (km 48 bis 58) auf und gaben Veranlassung dazu, auf dieser Strecke den Ausbau noch durch Strombauwerke zu ergänzen. Durch ganz unter dem Tnw liegende, von der Niedrigwasser-Korrektionslinie flach abfallende Buhnen, sogenannte Uferlehren, wurde die Strömung stärker im Fahrwasser zusammengefaßt, und die jährlich notwendigen Unterhaltungsbaggerungen waren mit 518 000 cbm im Durchschnitt der Jahre 1940 bis 1944 oder 796 000 cbm im Mittel der Jahre 1946 bis 1949 geringer als früher bei durchschnittlich 2 m geringeren Wassertiefen.
Die eingangs erwähnte Vergrößerung der nutzbaren Fahrwassertiefe der Unterweser für einlaufende Schiffe von 2,75 m auf 5,4 m im Zeitraum 1883/1899 ist bis 1950 auf 9,9 m angewachsen.
Die für die 7-m-Vertiefung in Bremen auf 1,3 m geschätzte Senkung des M Tnw ist mit 0,67 m nur etwa zur Hälfte eingetreten und erst mit der vom 8-m-Ausbau hervorgerufenen weiteren Absenkung um 0,77 m um 0,14 m, also nur ganz geringfügig, überschritten. Im ganzen beträgt damit die Senkung des M Tnw in Bremen fast 3,6 m (Abb. Ia 5).

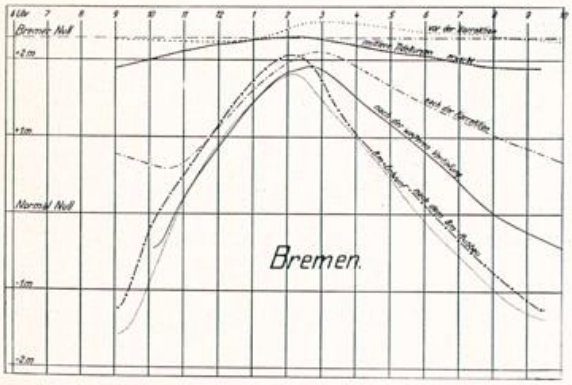


Abb. Ia 5 Tidenkurven von Bremen

Unterhalb von Bremen sind die Senkungen der Niedrigwasserstände erheblich geringer und betragen z. B. bei Vegesack im ganzen nur noch 2,06 m, wovon 1,31 m auf die erste Unterweserkorrektion, 0,31 m auf die 7-m-Vertiefung und 0,44 m auf den 8-m-Ausbau entfallen.

Das Abfallen des Tnw hat die Entwässerung der Marschen beiderseits der Unterweser und auch an den Nebenflüssen erheblich verbessert. Eine weitreichende oder erhebliche Senkung der Grundwasserstände hat an den seit 1914 durchgeführten Grundwasserbeobachtungen nicht nachgewiesen werden können.
Der letzte Ausbau hat ein Ansteigen des Tidehochwassers gebracht, das bei Vegesack und Bremen etwa 20 cm beträgt, während es stromabwärts bis Elsfleth fast verschwindet. Zur Abwehr häufigerer Überflutungen der Außengroden sind Sommerdeiche erhöht oder neu angelegt worden, so daß landwirtschaftlicher Schaden vermieden worden ist.
In der Brackwasserzone hat sich infolge des 8-m-Ausbaues eine Zunahme des Salzgehaltes bemerkbar gemacht, während die erste Unterweserkorrektion eine noch größere Abnahme zur Folge hatte (Abb. Ia 6). Über Gegenmaßnahmen, die insbesondere für den bei Beckum abzweigenden Butjadinger Zuwässerungskanal gefordert werden, sind die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen.

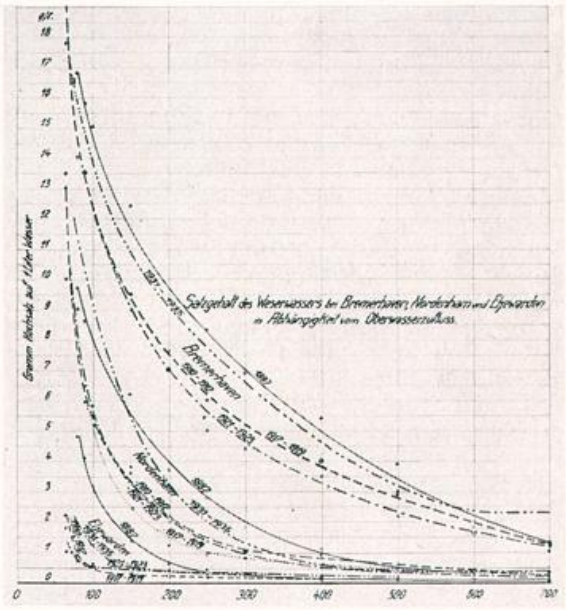


Abb. Ia 6 Salzgehaltkurven

Betrachtet man die Größenklassen der Seeschiffe vom Jahre 1950, so hebt sich jetzt die Größenklasse 6000 bis 8000 BRT mit 34,18 Mill. BRT besonders stark hervor. Es spiegelt sich darin der umfangreiche Bau von Schiffen des „Liberty"- und „Victory"-Typs, der während des zweiten Weltkrieges von den USA gefördert wurde. Aber auch die folgende Größenklasse von 8000 bis 10 000 BRT hat mit 9,6 Mill. BRT schon eine solche Bedeutung erlangt, daß man sie in den Begriff des „Regelfrachtschiffes im Weltverkehr" wird einbeziehen dürfen. Damit kommt man auf einen Tiefgang von

durchschnittlich 9 m, der Berücksichtigung verlangt. Besondere Aufmerksamkeit ist der Entwicklung der Tankschiffe zu schenken, deren Standard-Typen T 2 und T 3 mit 16 400 und 12 000 Tonnen Ladefähigkeit vollbeladen einen Tiefgang von 9,45 m und 9,15 m haben und deren Abmessungen bei Neubauten noch ständig wachsen.
Danach ist die Forderung berechtigt, bei der jetzt erreichten Tiefe der Unterweser nicht stehenzubleiben; Stillstand würde hier Rückschritt bedeuten. Schon im Jahre 1939 ist von der Wasserstraßendirektion Bremen ein Entwurf für eine Vertiefung der Unterweser für 9 m tiefgehende Seeschiffe aufgestellt worden. Darin ist nachgewiesen, daß ein solcher Ausbau technisch und wirtschaftlich durchaus möglich ist. Im September 1949 ist dem Bundesverkehrsministerium von der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Bremen ein eingeschränkter Entwurf vorgelegt worden, der eine Vertiefung der „Barre" um 1 m vorsieht, um für einlaufende Schiffe, insbesondere Tanker, einen größeren Tiefgang als bisher zu ermöglichen. Die erste Rate für die Durchführung ist vom Bund für 1951 bewilligt, und es besteht daher die Gewißheit, daß an einer Verbesserung des Fahrwassers der Unterweser auch in Zukunft weitergearbeitet wird.

AUSBAU DER AUSSENWESER

Der Bericht von Franzius und de Thierry über die Außenweser schließt im Werke „Bremen und seine Bauten 1900" mit der Feststellung ab, daß die geplante Schließung der Abzweigungen zwischen Ost- und Westeversand infolge der schwierigen örtlichen Verhältnisse nicht gelungen sei, und daß zur Erreichung einer durchgehenden Fahrwassertiefe von mindestens 8 m unter Niedrigwasser auf der Außenweser im Jahre 1900 ein weiterer Betrag von 5 Mill. Mark bewilligt worden sei, nachdem bis dahin schon 8 Mill. Mark ausgegeben waren.
Dieser Bewilligung, die von Preußen, Oldenburg und Bremen erteilt werden mußte, weil die Mittel für die Arbeiten auf der Außenweser aus dem Tonnen- und Bakengeld bestritten wurden, für das Bremen mit $^{9}/_{10}$ und die beiden anderen Uferstaaten mit je $^{1}/_{20}$ etwaiger Fehlbeträge einzustehen hatten, lag ein von Bücking aufgestellter Entwurf vom 15. Dezember 1899 zugrunde, den Franzius am 23. Dezember 1899 genehmigt hatte.

Streit um die Stromführung

Trotz der bei der Verbauung der vom Dwarsgatt nach Norden abzweigenden Nebenrinnen seit 1895 erlittenen Fehlschläge sah der Entwurf eine Fortsetzung der Arbeiten in gleicher Art vor und rief dadurch sehr energische Einwände der Kommissare Preußens und Oldenburgs hervor. Es begann damit ein heftiger, man kann wohl sagen, ein dramatischer Meinungsstreit über die Frage, ob der Wurster Arm als Hauptfahrwasser beizubehalten sei, oder ob es nicht richtiger wäre, den erheblich kürzeren und geraden Fedderwarder Arm statt dessen zum Hauptfahrwasser auszubauen.
Diese Frage war von Franzius selbst erstmalig in einer Prüfungsbemerkung vom 16. Juli 1895 zum voraufgehenden Entwurf für den weiteren Ausbau der Außenweser angeschnitten worden, aber mit Rücksicht auf die hohen Kosten, die zu 10 bis 20 Mill. Mark geschätzt waren, nicht weiter verfolgt worden. Bei den Verhandlungen über den neuen Entwurf am 28. Februar 1900 bezeichnete Franzius „einen Ausbau des Fedderwarder Armes als unzweckmäßig und schon mit Rücksicht auf die notwendige Aufrechterhaltung der großen Schifffahrt während der eventuellen Umwandlung der Verhältnisse als untunlich".
Der Meinungsstreit zwischen den technischen Kommissaren der drei Uferstaaten und der Kriegsmarine zog sich bis zum Jahre 1921 hin. In einem Gutachten vom 15. Februar 1900 warnte die Abteilung für das Bauwesen im Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten dringend davor, nach dem erlittenen Fehlschlag die Verbauung der Seitenabzweigungen des Dwarsgatts nochmals zu versuchen, und empfahl statt dessen eine Vermehrung der Bagger, um abzuwarten, ob es sich nicht über kurz oder lang als zweckmäßig erweisen werde, die Hauptfahrrinne in den Fedderwarder Arm zu verlegen. Der oldenburgische Kommissar schloß sich dieser Auffassung an und nur der Vertreter der Marine stellte sich auf die Seite des Vertreters Bremens.
Da Bremen mit $^{9}/_{10}$ den weit überwiegenden Anteil an der Bestreitung der Kosten hatte, wurde den Ansichten seiner Fachmänner stattgegeben und nach ihren Vorschlägen der Ausbau der Außenweser fortgesetzt, nachdem die Mittel am 1. März 1900 von den drei Uferstaaten bewilligt waren. In dem mit 5 000 000 Mark abschließenden Kostenanschlag waren 3 732 800 Mark für Strombauwerke vorgesehen, und zwar für die Schließung der Durchbruchöffnungen in den Durchschlägen der Seitenabzweigungen des Dwarsgatts, für die Erhöhung und den Neubau von Schlengen am Eversand und am Wurster Watt sowie für eine Einschränkung des Fedderwarder Armes durch eine Grundschwelle. Für Baggerungen waren dagegen nur 900 000 Mark angesetzt.
Man begann mit dem Schlengenbau und machte dabei die Erfahrung, daß sich unterhalb dieser Werke am Eversand große Ansandungen bildeten, durch die die oberste Abzweigung schon bald völlig geschlossen wurde, so daß es sich erübrigte, hier die im Durchschlag vorhandene Lücke künstlich zu schließen. Infolgedessen wurde der Plan dahin abgeändert, daß auf eine Durchbauung der Durchbrüche auch in den anderen beiden Abzweigungen verzichtet und statt dessen der Ver-

such gemacht wurde, durch die Erhöhung und den Neubau von Buhnen die Versandungen am Eingang der Seitenarme zu vermehren, in der Hoffnung, sie dadurch in einigen Jahren vollständig schließen zu können.
Nach den am Dwarsgatt mit Durchschlägen gemachten schlechten Erfahrungen wurde auch die Schwächung des Fedderwarder Fahrwassers durch eine Grundschwelle aufgegeben, zumal man eine Schwächung dieses Armes durch natürliche Versandungen und durch Verklappen von Baggerboden glaubte feststellen zu können.

Neuer Entwurf

Infolge der Verringerung der Ausgaben bei den Strombauwerken war es möglich geworden, die Bagger in bedeutend stärkerem Maße einzusetzen, als ursprünglich beabsichtigt war. Von April 1900 bis zum Dezember 1905 wurden 12,1 Mill. cbm Boden gebaggert, aber damit waren die Geldmittel wieder fast erschöpft. Im März 1906 wurde ein neuer Entwurf vorgelegt, der von Baurat O e l t j e n , der jetzt die Bauleitung für die Unterweserkorrektion ausübte, aufgestellt worden war. Bücking war Nachfolger des Oberbaudirektors Franzius geworden.
Dieser Entwurf sah für Buhnenbauten am Eversand rd. 1 Mill. Mark vor und legte demgegenüber das Hauptgewicht auf Baggerungen, wofür 3,75 Mill. Mark angefordert wurden. Im ganzen schloß dieser Kostenanschlag mit 6 Mill. Mark ab, womit sich die seit Beginn des Außenweserausbaues bewilligte Summe auf 19 Mill. Mark erhöhte. Das Ziel blieb die Schließung oder Schwächung der Seitenarme des Dwarsgatts, aber nicht durch Querdämme, sondern durch Erzeugung von Versandungen hinter den Buhnen am Eversand, die sich in den voraufgehenden Jahren durchaus als wirkungsvoll erwiesen hatte.
Sehr beachtlich ist, daß diesem Entwurf ein Kartenvergleich beigefügt war, der die Entwicklung der vom Dwarsgatt abzweigenden Seitenrinnen und der Stromspaltung durch die Robbenplate bis zum Jahre 1858 zurück verfolgte, und daß daraus Schlußfolgerungen für die Ausbaumaßnahmen gezogen wurden. Gleichzeitig wurde das Ausbauziel hinsichtlich der angestrebten Fahrwassertiefe von 8 m auf 10 m bei Tnw erweitert.
Von den Kommissaren Preußens und Oldenburgs wurde wiederum geraten, an Stelle des Wurster Armes den Fedderwarder Arm zum Hauptfahrwasser zu machen, und der Geheime Oberbaurat E i c h sagte in seinem Gutachten vom 18. Oktober 1906:

> „Entscheidet sich der Bremische Staat heute nicht für den Ausbau des Fedderwarder Fahrwassers, so muß er sich auf die Verwendung großer, die gegenwärtig in Aussicht genommenen Mittel von 6 Mill. Mark vielfach übersteigenden Summen im Dwarsgatt gefaßt machen."

Bremen entschied sich nicht für den Wechsel des Fahrwassers, hielt vielmehr am Wurster Arm und Dwarsgatt fest. Durch Beschaffung eines dritten großen Seebaggers mit 1200 cbm Ladefähigkeit (Abb. Ia 7) wurde die Leistungsfähigkeit bei den Baggerungen erheblich vergrößert.

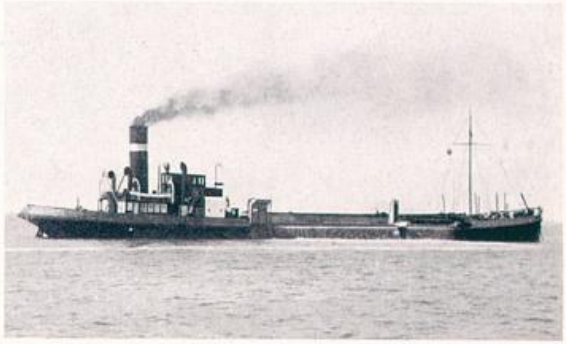


Abb. Ia 7 Seebagger „Eversand"

Ganz unerwartet trat zu den Stromspaltungen durch die Imsum-Plate und die Robbenplate und zu der Stromverwilderung am Dwarsgatt auch noch eine Trennung von Ebbe- und Flutrinne im Wurster Arm von km 82 bis 89 ein. Dadurch entstand am Ausgang der als Fahrwasser benutzten Ebberinne bei Meyers-Ledge eine neue Versandungsstelle, die als Solthörn-Übergang bezeichnet wurde. Die zur Unterhaltung des Fahrwassers notwendigen Baggerleistungen erhöhten sich auf über 4 Mill. cbm im Jahre und nahmen damit derartig zu, daß an einen Einsatz der Bagger für die geplante Vertiefung auf 10 m unter Tnw gar nicht gedacht werden konnte. Es gelang schließlich im Jahre 1913 nicht einmal mehr, durch eine Baggerung von 4,4 Mill. cbm die Tiefe von 8 m in der geforderten Mindestbreite von 200 m aufrechtzuerhalten. Im Solthörn-Übergang ging sie vielmehr auf 7,5 m zurück, obgleich dort jährlich 2,4 bis 3 Mill. cbm gebaggert wurden, und auch diese Tiefe war nur in der Feuerlinie in 50 m Breite vorhanden. Die vier großen Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd von der „Kaiser"-Klasse hatten große Schwierigkeiten beim Ein- und Auslaufen, sie konnten überhaupt nur mit enger Anpassung an das Tidehochwasser verkehren und mußten einkommend oft beim Hohen Weg vor Anker gehen, um die nächste Hochwasserzeit zum Einlaufen abzuwarten, während die Fahrgäste mit Tendern nach Bremerhaven gebracht wurden. Den wachsenden Anforderungen der Fahrgastschiffahrt genügten die Zustände auf der Außenweser in keiner Weise mehr (Abb. Ia 8).
In dieser, man darf wohl sagen, fast hoffnungslosen Lage trat S u l i n g im Jahre 1913 die Nachfolge von Bücking an, der in den Ruhestand getreten war.
Da die für die Außenweser bewilligten Mittel wieder völlig erschöpft und vornehmlich durch die notwendigen Unterhaltungsarbeiten aufgebraucht

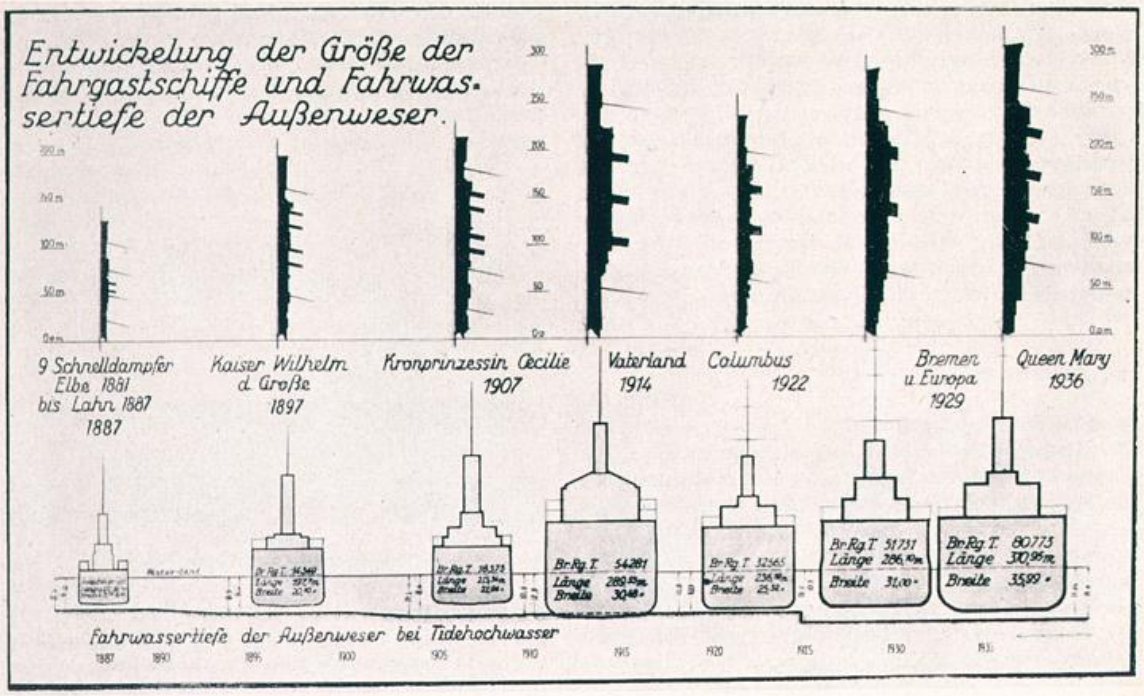


Abb. Ia 8 Entwicklung der Größe der Fahrgastdampfer

waren, mußten erneut Verhandlungen mit den beiden anderen Uferstaaten geführt werden, und wieder trat die Frage Wurster oder Fedderwarder Arm hervor, diesmal aber in zunehmender Schärfe. Auch Suling hielt in seinen ersten Entwürfen für den weiteren Ausbau der Außenweser vom Dezember 1913 und Juli 1914 am Wurster Arm fest. Er sah allerdings die Abschließung der Seitenarme des Dwarsgatts nicht mehr als unbedingte Voraussetzung für die Durchführung einer Fahrwassertiefe von 10 m bei Tnw im Dwarsgatt an, sondern wollte zunächst nur auf die Schwächung einer der beiden Abzweigungen, und zwar der oberen, durch die Anlegung beiderseitiger Dämme auf den benachbarten Sänden hinarbeiten mit dem Ziele, in einigen Jahren die Schließung mit einem Durchschlag vorzunehmen. Vom zweiten Seitenarm befürchtete Suling keine starke nachteilige Einwirkung, weil er unter spitzem Winkel vom Dwarsgatt abzweigte. Es waren daher keine Maßnahmen zu seiner Schließung oder Schwächung vorgesehen. Das Bestreben ging besonders dahin, ein zusammenhängendes hohes Watt zu schaffen oder durch Längsdämme zu ersetzen, weil sich früher bei einer solchen Gestaltung des Wurster Watts und Eversandes große Tiefen im Wurster Arm jahrzehntelang auf natürlichem Wege gehalten hatten. In der neuen Stromspaltung durch eine Sandbank im Wurster Arm wollte Suling die östliche Flutrinne zum Fahrwasser machen, obgleich sie am oberen Ende mit einer Tiefe von nur 5,7 m bei Tnw auslief, während die westliche Ebberinne als Fahrwasser diente. Um dem dringendsten Bedürfnis nach Offenhaltung dieses Fahrwassers im Solthören-Übergang zu entsprechen, sollten zwei Buhnen von der Robbenplate aus vorgestreckt werden, über deren Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit schon im Jahre 1912 Einigung mit den anderen Kommissaren erzielt worden war, so daß mit ihrer Ausführung schon im Frühjahr 1914 begonnen werden konnte. Im übrigen kam es aber bei den Verhandlungen über den weiteren Ausbauplan, für den 22 Mill. Mark angefordert wurden, zu außerordentlich scharfen Auseinandersetzungen mit den Kommissaren Preußens und Oldenburgs, den Geheimen Oberbauräten Eich, Hoffmann und an dessen Stelle später Kuhlmann. Es wurde von ihnen insbesondere verlangt, daß auch ein Entwurf für den Ausbau des Fedderwarder Fahrwassers vorgelegt werde, was bis dahin noch nicht geschehen war.

Wenn sich auch der Kommissar der Kriegsmarine, der Geheime Oberbaurat Mönch, für eine Ausbildung des Dwarsgatts erklärte, so sah Oberbaudirektor Suling sich doch veranlaßt, vor einer Entscheidung noch andere Sachverständige zu hören und eine gründlichere Durcharbeitung der Entwürfe vornehmen zu lassen, als es bisher bei der Außenweser geschehen war. Die letzte Aufgabe wurde dem Verfasser am 1. Juni 1914 übertragen, und am 30. September 1915 wurden der Oberbaudirektor Prof. Dr. Ing. Bubendey aus Hamburg, der Geheime Rat Prof. Engels von der Technischen Hochschule in Dresden und der Geheime Marine-Baurat Moeller aus Wilhelmshaven mit der Erstattung des Gutachtens beauftragt.

Entscheidung für den Fedderwarder Arm

Der Ausbruch des ersten Weltkrieges hatte inzwischen die Neubautätigkeit auf der Außenweser zum Stillstand gebracht, und die Seebagger, die durch vier Neubauten vermehrt waren, wurden vornehmlich auf der Jade eingesetzt, um das Fahrwasser nach Wilhelmshaven auf die für die großen Schlachtschiffe notwendige Tiefe auch bei Tnw zu bringen und diese Tiefe zu erhalten. Auf der Außenweser trat damit in der künstlichen Beeinflussung eine Pause ein, so daß sich die natürliche Entwicklung ungehemmt auswirken konnte, und für die Erforschung der Außenweser und die Entwurfsbearbeitung Zeit gewonnen wurde.

Da der ungehinderte Zugang der jeweils größten Schiffe zu den bremischen Häfen eine Lebensfrage für Bremen als Welthafen ist, erscheint es gerechtfertigt, der Außenweser als dem wichtigen Zubringer eine eingehende Betrachtung zu widmen.

In den voraufgehenden Entwürfen findet sich nur in dem von Franzius im Jahre 1889 aufgestellten „Projekt zur Korrektion der Außen-Weser von der Geestemündung bis zum Wremer Siel" eine Berechnung der Wasserführung der Außenweser für sechs Profile von Bremerhaven bis zum Leuchtturm Roter Sand. Beigefügt war für die behandelte Strecke bis zum Wremer Siel ein bis 1866 zurückreichender Kartenvergleich. Dieser war in dem von Oeltjen bearbeiteten Entwurf von 1905 durch einen bis zum Jahre 1858 zurückreichenden Kartenvergleich der stromabwärts anschließenden Strecke bis zum Feuerschiff Bremen ausgedehnt worden. Strombeobachtungen fehlten.

Die neuen Forschungsarbeiten erstreckten sich vornehmlich auf folgendes:

1. Der Verlauf der Tidewelle wurde in der Unter- und Außenweser von Bremen bis zum Roten Sand sowie in den Wattbaljen verfolgt.
2. Eine genaue Berechnung der Wasserführung der Außenweser von Bremerhaven bis zum Leuchtturm Hoher Weg bei normaler Tide und bei einer besonders hohen Sturmflut wurde durchgeführt. Sie diente als Grundlage für die Feststellung der Wasserverteilung auf die verschiedenen Arme und Rinnen etwa bei halber Ebbe.
3. Diese Berechnungen ermöglichten es, die Wasserverteilung auf den Wurster und Fedderwarder Arm nach den vorliegenden Peilkarten zu verfolgen und so die Entwicklung, d. h. Schwächung oder Stärkung der Wasserführung dieser Arme bis 1890 zurück zu ermitteln.
4. Durch Gefällsberechnungen wurden für Ebbe und Flut die Erscheinungen geklärt, die beim Übertritt von Wassermengen von dem einen in den anderen Arm beobachtet wurden.
5. Weitere Berechnungen befaßten sich mit den mittleren Stromgeschwindigkeiten, die in den verschiedenen Stromrinnen, insbesondere im Fahrwasser, auftraten. Daraus konnte festgestellt werden, an welchen Stellen die Strömungskraft nicht zur Selbsträumung ausreichte.
6. Umfangreiche Strombeobachtungen wurden von Bremerhaven bis zum Roten Sand auf die Haupt- und Nebenarme, die Wattbaljen, Watten und Sände, ausgedehnt. Durch Logg- und Schwimmermessungen konnten die Unterschiede in der Strömung an der Oberfläche und am Grunde in Richtung und Stärke bei Ebbe und Flut ermittelt werden. Daraus ergaben sich wertvolle Schlüsse auf die Sandwanderungen, die Selbsträumung und die Versandungen.

Ein wichtiges Ergebnis war die Feststellung, daß der Ebbestrom in der Außenweser eine große Überlegenheit gegenüber dem Flutstrom hat. Eindeutig konnten bei diesen Strombeobachtungen auch die Rechtsablenkung der Strömung durch die Erdumdrehung festgestellt werden sowie die Überlagerung von zwei vorherrschenden Tidewellen im Mündungsgebiet, nämlich der von Westen nach Osten vorbeistreichenden Nordseewelle und der in der Weser daraus entstehenden Übertragungswelle.

7. In der Versuchsanstalt des Strombauressorts der Marinewerft in Wilhelmshaven wurden zu gleicher Zeit Modellversuche durchgeführt, um auch hierdurch noch weitere Klarheit über die Strömungsvorgänge in der Außenweser zu erhalten.
8. Die Kartenvergleiche wurden zeitlich und räumlich weiter ausgedehnt. Alte Seekarten von 1588 ab, und Segelanweisungen bis zum Jahre 1642 ließen insbesondere Klarheit über die Vorgänge im Mündungsgebiet der Jade und Weser und ihre Einwirkung auf die Tiefenverhältnisse weiter stromaufwärts gewinnen. Eindeutig konnte festgestellt werden, daß es sich bei diesen Vorgängen um regelmäßig in Zeiträumen von 60 bis 70 Jahren wiederkehrende Umbildungen handelt, die bei den Ausbauplänen für die Außenweser sorgfältig beachtet werden müssen. Von besonderer Bedeutung war die Erkenntnis, daß sich im Mündungsgebiet eine neue Verbindung zur Jade zu öffnen begann, die „Weserfahrt", und daß daraus eine günstige Einwirkung auf die Wassertiefen auch weiter stromaufwärts zu erwarten war.
9. Durch umfangreiche Inhaltsberechnungen wurden auch die Verschiebungen der Sandmassen im Flußbett selbst und auf den Sänden nach Größe und Richtung ermittelt und dadurch die natürliche Neigung zu Versandung oder Austiefung festgestellt.
10. Durch Anlegung von Probestücken wurden andere Bauweisen untersucht, wobei es nicht immer leicht war, die vorgefaßten Meinungen alter Praktiker zu überwinden und von der reinen Buschbauweise zur Herstellung von Steindämmen auf Sinkstückunterlagen überzugehen.

Die Forschungsergebnisse dienten zur Bearbeitung einer ganzen Reihe von Entwürfen, die für den Ausbau des Wurster oder des Fedderwarder Armes aufgestellt wurden, und bildeten zugleich eine wichtige Grundlage für das Gutachten der oben genannten Sachverständigen im April 1916. Die Gutachter erklärten sich ein-

deutig für den Ausbau des Fedderwarder Armes. Gleichzeitig machten sie Vorschläge über die Gestaltung des neuen Fahrwassers, das sie geradlinig vom Wurster Arm zum Ausläufer der Hohewegrinne durchführen wollten. Auf seiner Westseite sollte in ganzer Länge ein Leitwerk hergestellt werden. Eine Veranschlagung dieser Vorschläge ergab, daß zu den bereits verbauten 6 Mill. Mark noch weitere 52,5 Mill. Mark erforderlich sein würden. Dagegen belief sich der Kostenanschlag für den Ausbau des Wurster Armes auf 23 Mill. Mark. Hier sollte zunächst versuchsweise im Dwarsgatt eine gestreckte schmale Rinne ausgebaggert werden, um an ihrem Verhalten festzustellen, ob sich in dieser Lage ein breiteres Fahrwasser mit wirtschaftlich vertretbaren Baggerungen erhalten ließe.

Während des ersten Weltkrieges war an die Inangriffnahme weder des einen noch des anderen Planes zu denken, die hohen Kosten, die sich für den Ausbau des Fedderwarder Armes ergaben, und berechtigte Bedenken gegen verschiedene dafür vorgeschlagene Maßnahmen und notwendigen Bauwerke trugen nicht zur Förderung des Gedankens bei, das Hauptfahrwasser aus dem Wurster Arm zu verlegen, obgleich selbst Suling schon anerkannt hatte, daß „rein theoretisch der Fedderwarder Arm zu bevorzugen sei".

Der preußische Kommissar, Geheimer Oberbaurat Eich, schloß sich in seinem Gutachten vom 12. Januar 1918 dem Vorschlage der Sachverständigen zur geraden Durchführung des Fedderwarder Fahrwassers an, wandte sich gegen eine Anpassung an die im Fedderwarder Arm vorhandenen Tiefen, also gegen die inzwischen seit 1895 entstandenen Krümmungen und bezeichnete als anzustrebende Wassertiefe 13 bis 14 m bei Tnw.

Zehn Monate nach Abgabe dieses Gutachtens machten das unglückliche Kriegsende und die Inflation derartige kostspielige Pläne zunichte. Erst nach der Übernahme der Wasserstraßen durch das Reich wurde die Frage Wurster oder Fedderwarder Arm in einem ausführlichen Bericht der Strombauverwaltung in Bremen über „die Entwicklung des Wurster und Fedderwarder Armes in der Außenweser" wieder aufgegriffen und der Bericht mit Entwürfen und Kostenanschlägen für beide Möglichkeiten dem Reichsverkehrsministerium zur Entscheidung vorgelegt. Der Bericht faßte die Forschungsergebnisse dahin zusammen, „daß die Ursachen, die zur Verstärkung des Fedderwarder Armes und zur Schwächung des Wurster Armes geführt hatten, noch lange Zeit unvermindert, wenn nicht gar in gesteigertem Maße weiterwirken würden, und es sich bei dem ganzen Vorgang um eine machtvolle Entwicklung handle, die nicht wechselvollen Schwankungen unterworfen sei, sondern die stetig in einer Richtung vorwärtsschreite".

Im Jahre 1919 hatte der Fedderwarder Arm in natürlicher Entwicklung mit seiner Wasserführung schon das Übergewicht über den Wurster Arm erlangt, und es konnte erwartet werden, daß es sich weiter vergrößern würde. Für die Ausbaupläne galt fortan der Grundsatz, daß es besser sei, sich fördernd der natürlichen Entwicklung anzuschließen, anstatt sich ihr hemmend entgegenzustellen. In den beiden Entwürfen waren nur die dringend erforderlichen Maßnahmen (Baggerungen, Strombauwerke, Befeuerung) vorgesehen, die Kostenanschläge schlossen bei Vorkriegspreisen für den Wurster Arm mit 14,7 Mill. Mark und für den Fedderwarder Arm mit 10,8 Mill. Mark ab, so daß nunmehr die Entscheidung für den Fedderwarder Arm nicht mehr schwerfiel. Für den Ausbau des Fedderwarder Armes war eine möglichst weitgehende Anpassung an die vorhandenen Tiefen vorgesehen, auch wenn dabei ein mehrfach gekrümmter Verlauf des Fahrwassers entstand. Nachdem sich auch Suling für die Wahl des Fedderwarder Armes ausgesprochen hatte, entschied sich das Reichsverkehrsministerium sehr schnell für den Ausbau dieses Armes. Damit endete ein 25 Jahre lang währender Streit der Meinungen über eine große strombautechnische Frage. Die notwendigen Mittel wurden vom Reichstage mit solcher Beschleunigung bewilligt, daß schon im März 1922 mit den Baggerungen für die Umlegung des Fahrwassers vom Wurster Arm in den Fedderwarder Arm begonnen werden konnte. Die Arbeiten wurden so gefördert, daß schon im August 1922 das neue Fahrwasser die gleiche Tiefe besaß wie das alte. Nach 6 Monaten konnte schon die Aufrechterhaltung von zwei Fahrwassern nebeneinander aufgegeben werden.

Nach der Umlegung des Fahrwassers konnten alle 6 Seebagger und dazu ein großer Eimerbagger zur weiteren Vertiefung des Fahrwassers angesetzt werden. Vornehmlich ging aber das Bestreben dahin, durch Strombauwerke die Selbst-



Abb. Ia 10 Leuchtturm Robbenplate

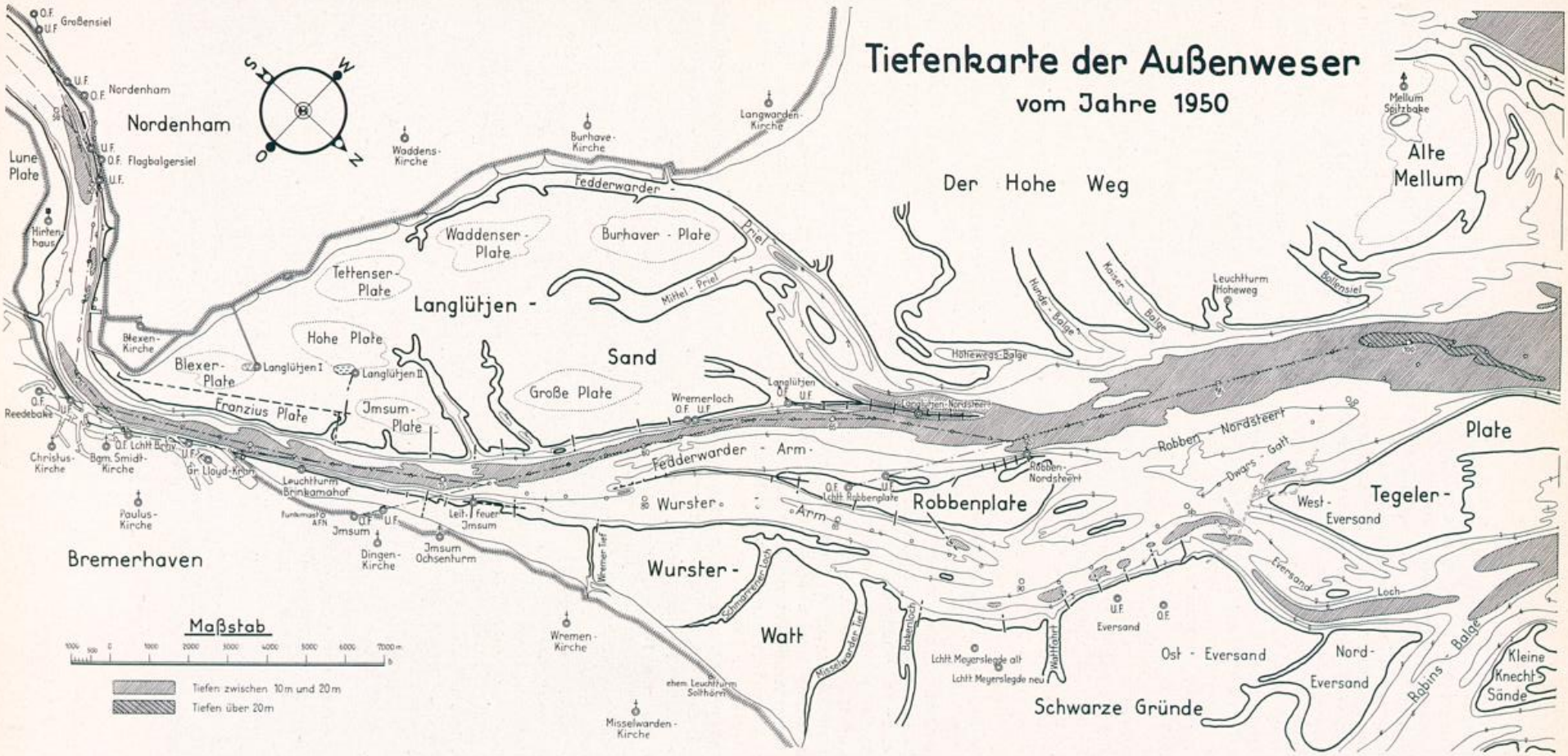


Abb. Ia 9 Tiefenkarte der Außenweser

räumung im Flußbett zu vergrößern und dadurch eine selbsttätige Austiefung zu erreichen.
Die Verwendung von Leitwerken wurde nur bei der Trennung zweier Arme voneinander beibehalten, um die Strömung in das Hauptfahrwasser zu leiten, und um wandernde Sandmassen vom Fahrwasser fernzuhalten. Im übrigen wurden Buhnen bevorzugt, weil sich durch ihren schrittweisen Vorbau das Maß der notwendigen Einschränkung während der Bauausführung ermitteln und gegebenenfalls verändern läßt.
Nach dem im Jahre 1928 beendeten Ausbau betrug die Fahrwassertiefe 10,3 m bei Tnw oder 13,6 m bei Thw in 200 m Breite von Bremerhaven nach See (Abb. Ia 9).
Für die Bezeichnung des neuen Fahrwassers wurde ein neuer Leuchtturm auf der Robbenplate errichtet (Abb. Ia 10), außerdem wurden 13 Leuchtbaken erbaut, um ein geschlossenes Netz von Feuerlinien zu erhalten und die einzelnen Fahrwasserabschnitte von beiden Seiten her zu befeuern.
Eine im Jahre 1930 mit Rücksicht auf den fahrplanmäßigen Verkehr der großen Schnelldampfer „Bremen" und „Europa" vorgeschlagene weitere Vertiefung der Außenweser auf 11 m bei Tnw, für die ein Baukostenbetrag von 6 Mill. RM veranschlagt war, ist nicht zur Ausführung gekommen, weil das Reichsverkehrsministerium mit der Herstellung der 10-m-Tiefe auf der Außenweser seinen vertraglichen Verpflichtungen voll nachgekommen war und andererseits aus einer weiteren Fahrwasserverbesserung gleichartige Ansprüche bei anderen Seewasserstraßen befürchtete. Das Fahrwasser hat sich durch Selbsträumung zum größten Teil schon auf 11 m unter Schiffahrtsnull vertieft, so daß es durchaus im Bereich der Möglichkeit liegt, diese Tiefe auf der ganzen Strecke durchzuführen, wenn dafür das Bedürfnis auftreten sollte.

DIE WEHRANLAGE IN DER WESER BEI BREMEN

Wie schon bei der Besprechung des weiteren Ausbaues der Unterweser erwähnt worden ist, wurde von Preußen die Zustimmung davon abhängig gemacht, daß die Weser oberhalb Bremens aufgestaut würde, um die Einwirkung der Senkung der Weserwasserstände auf die oberhalb Bremens im preußischen Gebiet liegenden Wesermarschen abzustellen. Im Zusammenhang mit dem Angebot Bremens vom Jahre 1899, die Kosten für eine Kanalisierung der Weser von Bremen bis Minden in Höhe von 42,5 Mill. Mark zu übernehmen, wenn der Mittellandkanal gebaut werde, hatte Franzius sich schon mit einer Wehranlage bei Bremen befaßt, und zwar war damals vorgesehen, sie bei km 364,75 der bei Hannoversch-Münden beginnenden Weserstationierung, das ist in Bremen etwa bei der Lüneburger Straße, zu errichten. Nun wurde aber mit Rücksicht auf die Landeskultur,

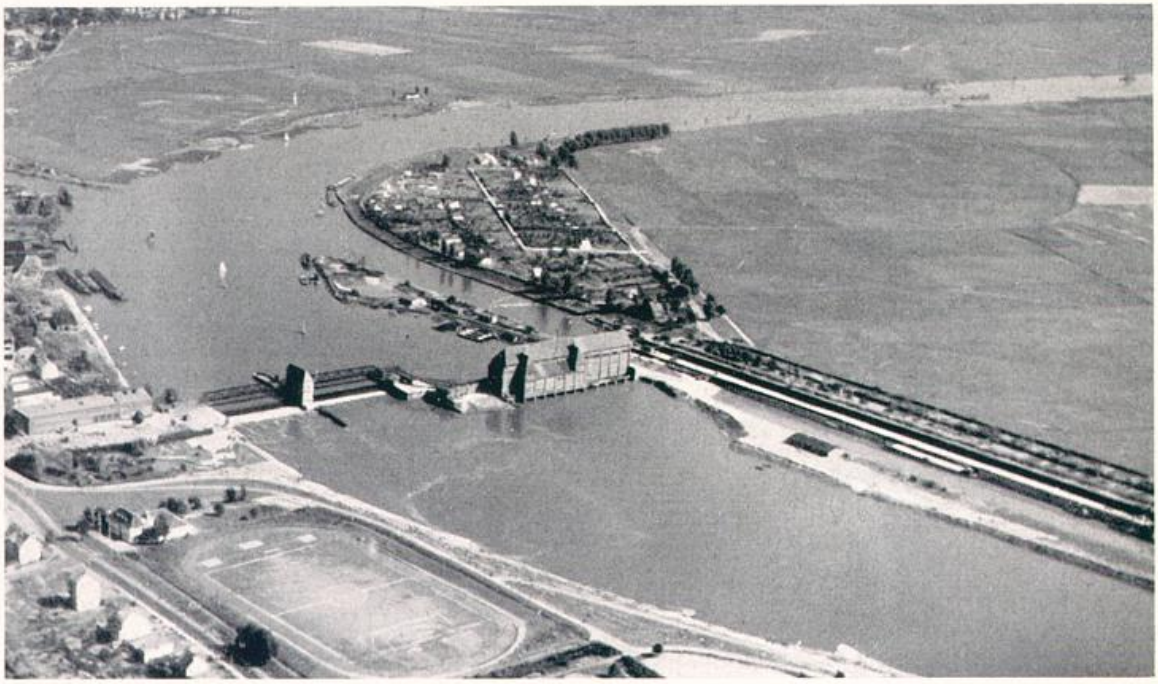


Abb. Ia 11 Wehranlage, Luftbild

insbesondere für die Erhöhung der Grundwasserstände, eine solche Stauhöhe gefordert, daß sich bei dem etwa 11 km oberhalb der Großen Weserbrücke liegenden Pegel Dreye die Wasserstände des Jahres 1860 wieder einstellen sollten. Ein solcher Aufstau an der Lüneburger Straße hätte wahrscheinlich eine Verwässerung des benachbarten städtischen Bebauungsgebietes zur Folge gehabt. Als Baustelle wurde daher die Weserstrecke von km 361 bis 363 bei Hemelingen ausgewählt.

Für die Grundrißgestaltung wurde von Preußen die Bedingung gestellt, daß der Schiffsverkehr zwischen dem Schleusenoberkanal und dem erst kürzlich angelegten Hemelinger Hafen ohne Umweg erfolgen konnte. Mit Rücksicht auf diese Forderung wurde die obere Einfahrt zu dem auf der linken Weserseite angeordneten Schleusenoberkanal auf die Innenseite einer Stromkrümmung gelegt, was für das Einlaufen der von oben kommenden Schiffe, besonders bei starker Strömung, sehr ungünstig ist (Abb. Ia 11).

Der bremischen Bürgerschaft war der Entschluß zur Bewilligung von 8 Mill. Mark für den Bau der Anlage dadurch sehr erleichtert worden, daß durch die erwartete Kohlenersparnis beim Elektrizitätswerk infolge der Ausnutzung der Wasserkraft eine Verzinsung der veranschlagten Baukosten der ganzen Wehranlage schon beim ersten Einbau von nur fünf Wasserturbinen mit zusammen 2500 kW Leistung in Aussicht gestellt werden konnte.

Außer dem Wehr, der Doppelschleuse und der Wasserkraftanlage gehörten Fischpässe sowie die Ent- und Bewässerungseinrichtungen zu den von Bremen im Zusammenhang mit dem Aufstau der Weser herzustellenden Anlagen.

Schon im Jahre 1904 hatte Dipl.-Ing. K ö l l e unter der Oberleitung von Baurat Oeltjen und Oberbaudirektor Bücking mit der Planung der Anlagen begonnen. Bald trat noch Dipl.-Ing. N y h o l m hinzu, der die Schleusen und landeskulturellen Anlagen zu bearbeiten hatte. Wenn auch selbstverständlich alle an der Planung und Ausführung Beteiligten bestrebt waren, die Fortschritte der Technik zur Geltung zu bringen und vor allem selbst durch neue Ideen zu solchem Fortschritt beizutragen, so lag doch zugleich darin die Gefahr, daß altbewährte Bauweisen vielfach verlassen wurden, ohne daß für die neuen Vorschläge die notwendigen Erfahrungen vorlagen. Dies muß berücksichtigt werden, wenn im folgenden nicht immer von Erfolgen dieser Maßnahmen, sondern auch von Mängeln und Fehlschlägen berichtet wird.

Die Schleusen

Im Jahre 1906 wurde mit dem Bau der Schleusen begonnen, einer einschiffigen Schleuse von 70 m Nutzlänge und 12,5 m lichter Weite, und einer Schleppzugschleuse von 350 m Länge und gleicher Weite. Eine Schleppzugschleuse von solcher Länge stellt einen großen Vorteil für die Schiffahrt dar, da sie es ermöglicht, zusammenhängende Schleppzüge, aus einem großen Radschlepper und fünf normalen Weserkähnen von 500 bis 700 Tonnen Ladefähigkeit bestehend, auf einmal durchzuschleusen (Abb. Ia 12).

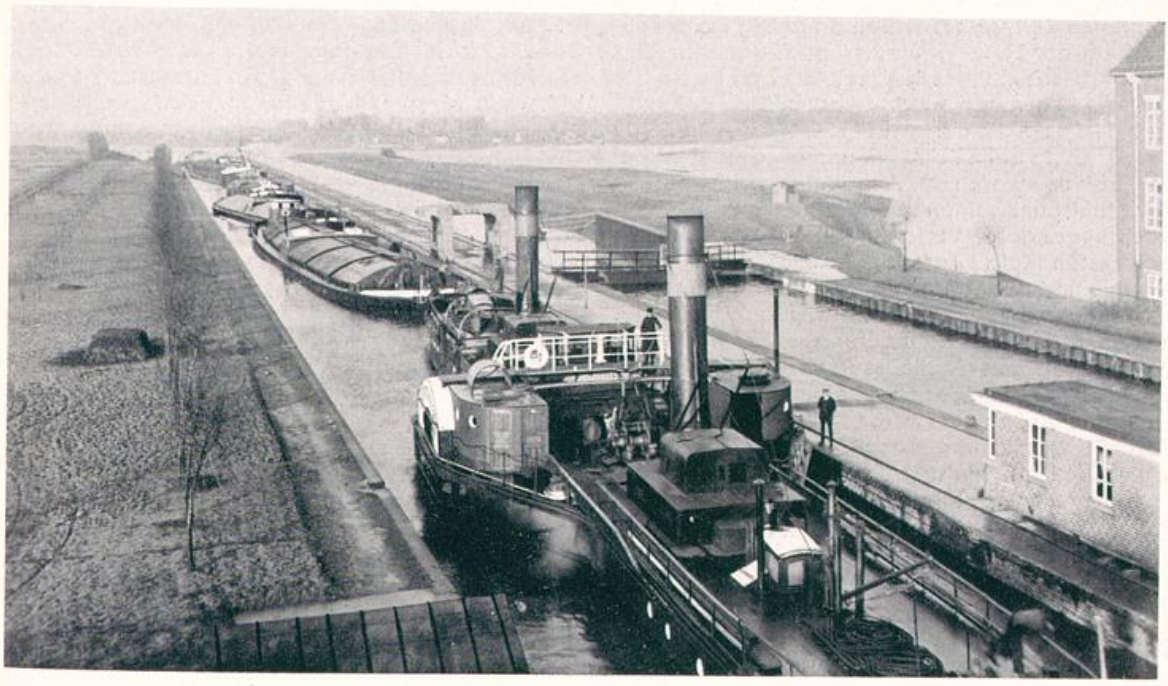


Abb. Ia 12 Schleppzug in der Schleuse

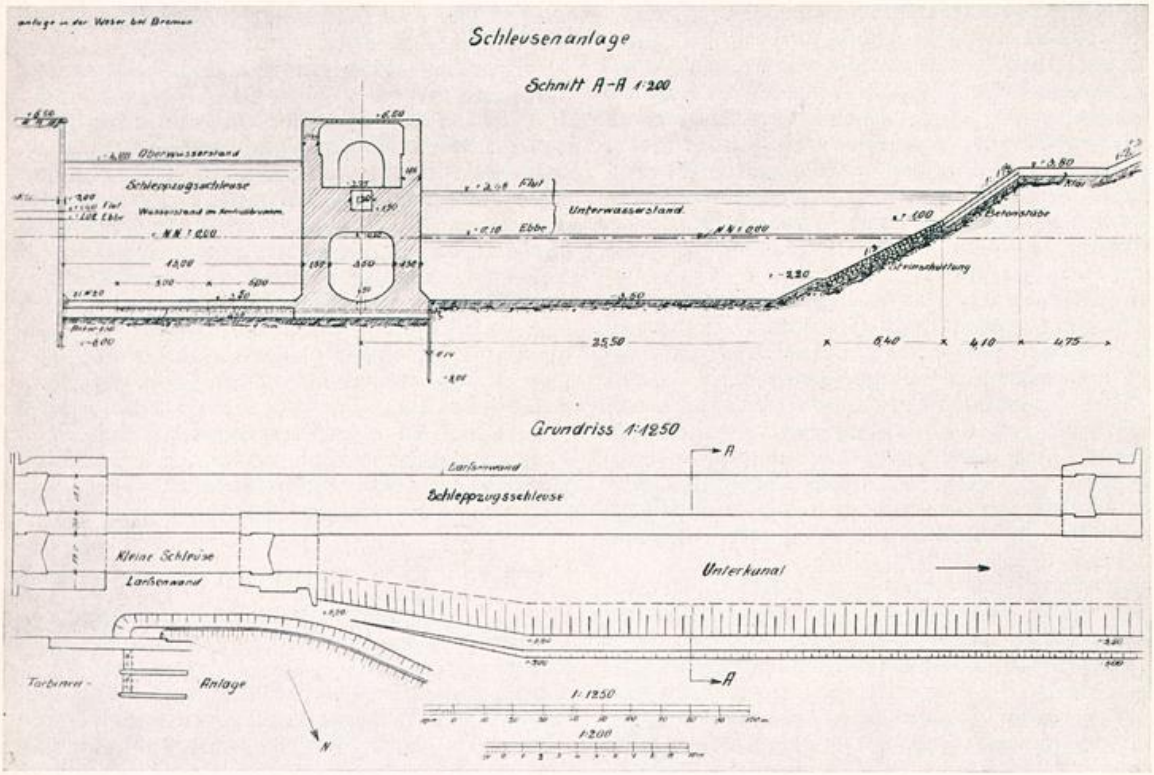


Abb. Ia 13 Querschnitt durch die Schleusenanlage

Die Herstellung der langen Kammerwände ist durch die Verwendung von Stahlspundwänden an Stelle von Mauern sehr verbilligt worden (Abb. Ia 13). Kurze Zeit vorher waren erstmalig beim Bollwerk an der Tiefer in Bremen nach der Erfindung des bremischen Staatsbaumeisters L a r s s e n besonders gewalzte und zweckmäßig geformte S t a h l s p u n d b o h l e n verwandt worden. Ihre Verwendung beim Bollwerk und anschließend bei der Schleuse waren der Auftakt für den Siegeszug der Stahlspundbohlen über die ganze Welt.

Noch ein anderes Verfahren ist bei der Schleuse zum ersten Male in großem Ausmaß durchgeführt worden und hat danach weitgehende allgemeine Anwendung bei Grund- und Wasserbauten gefunden. Durch eine G r u n d w a s s e r s e n k u n g wurde im Jahre 1907 die Baugrube für die Schleusen in etwa 400 m Länge und 40 m Breite bis zu 8 m unter die Außenwasserstände trockengelegt, so daß die Ausführung des Bauwerks in gleicher Weise und mit gleicher Zuverlässigkeit wie auf dem festen Lande erfolgen konnte.

Die Trockenlegung der Baugrube gab den Anreiz, im Gegensatz zu den bislang üblichen Wasserbauten, jetzt leichtere Bauweisen anzuwenden. Daraus erklären sich die großen Hohlräume, die, um an Beton zu sparen, in der Trennungsmauer zwischen beiden Schleusen und zwischen Schleppzugschleuse und dem Unterkanal der kleinen Schleuse, der sogenannten „Mittelmauer", angeordnet wurden. Auch die Verwendung von Rundstahleinlagen in der Sohle und die Anordnung einer Drainage unter der Schleusensohle sind darauf zurückzuführen.

Der Zweck der Drainage war es, das vom Oberwasser her durch den sandigen Untergrund durchsickernde Wasser abzuleiten und dadurch zu verhindern, daß unter der Schleusensohle und unter der Mauer ein wesentlich höherer Auftrieb entstand, als es der jeweiligen Unterwasserhöhe entsprach. Versuche, die darüber angestellt wurden, zeigten, daß der Überdruck vollständig verschwand. Damit ist auch die leichte Bauart der Mittelmauer begründet worden, die ihr Vorbild in Schleusen in der Moldau hatte.

Diese in Versuchen festgestellte völlige Entlastung vom Auftrieb ist in der Wirklichkeit sehr bald durch unvorhergesehene Vorgänge verlorengegangen. Das Filter der Drainage füllte sich sehr bald mit braunem Schlamm aus, verstopfte sich dadurch und verlor damit zum großen Teil seine Wirkung. Der Auftriebsüberdruck unter der Sohle und Mittelmauer verursachte eine beträchtliche Gewichtsverminderung der Mauer und damit eine Verringerung des Reibungswiderstandes gegen das Verschieben der Mauer durch den seitlichen Wasserdruck.

Die Bildung von Eisenschlamm in der Drainage ist darauf zurückzuführen, daß das Unterwasser der Bremer Wehranlage dem Wechsel von Ebbe und

Flut unterliegt. An einer gewöhnlichen Staustufe ist der Grundwasserstrom vom Oberwasser dauernd zum Unterwasser gerichtet, und das durch die Drainage ausfließende Wasser wird vor dem Austritt ins Unterwasser keinerlei chemischen Änderungen ausgesetzt, auch nicht, wenn es eisenhaltig ist, wie es beim Grundwasser der norddeutschen Tiefebene allgemein zu sein pflegt.

An den Bremer Weserschleusen steigt aber die Flut zeitweise so rasch, daß das Grundwasserbecken nicht allein durch den Zustrom vom Oberwasser her gefüllt wird, vielmehr auch Flußwasser vom Unterwasser her durch den Untergrund eindringt. Dieser Rückstrom ist zweifellos in besonders starkem Maße durch die Drainage erfolgt. Es mischten sich nun sauerstoffhaltiges Flußwasser mit dem eisenhaltigen Grundwasser in dem Filter der Drainage, und bei dieser Mischung wurde infolge chemischer Vorgänge (Oxydation) die im Grundwasser vorhandene wasserlösliche Eisenverbindung in eine unlösliche umgewandelt und setzte sich als flockiger brauner Schlamm ab. Die Wirkung der Drainage verschwand, und damit war neben dem Unterkanal der kleinen Schleuse keine genügende Sicherheit mehr gegen Verschieben der Mittelmauer gegeben.

Bei der ersten Füllung der Schleuse bis zur Höhe des Winterstaues von + 5,50 NN am 9. Februar 1912 wurde die Mittelmauer im Schleusenunterkanal seitlich verschoben, an einer Stelle unterspült und stürzte ein.

Unterhalb des Unterhauptes der kleinen Schleuse mußten die Mauer und die Sohle abgebrochen werden und wurden in verstärkter Form wieder aufgebaut.

Auf der Strecke, wo die feste Sohle der kleinen Schleuse den nötigen Widerstand gegen Verschieben gegeben hatte, waren keine Schäden aufgetreten. Dort ließ man die Drainage bestehen und begnügte sich mit einer Ausfüllung der großen Hohlräume der Mauer und mit einer Verstärkung der Sohle durch aufgelegte Träger, wodurch aber die Wassertiefe in der Schleusenkammer um 0,45 m verringert wurde.

Im Jahre 1930 stellte sich auch hier ein Schaden ein, der auf eine nicht vorauszusehende Wirkung der Drainage zurückzuführen war. Die Mittelmauer verlor auf 46 m Länge zwischen den Oberhäuptern und dem Unterhaupt der kleinen Schleuse ihr Auflager und entging nur dadurch dem Zusammenbruch, daß sie sich als scheitrechter Bogen einklemmte, und die Widerlager noch gerade in der Lage waren, den dabei auftretenden großen Schub von rd. 8000 Tonnen aufzunehmen. Die Sohlen hatten sich in diesem Abschnitt in beiden Schleusen von der Mauer gelöst, und unter ihr war ein Spalt bis zu 5 cm Weite entstanden.

Bei der daraufhin vorgenommenen Trockenlegung der kleinen Schleuse stellte sich als Ursache dieses Vorganges heraus, daß Sand aus dem Untergrund in das Drainagefilter, trotz dessen Verstopfung durch Eisenschlamm, gewandert war. Es ist das auf die elastischen Bewegungen zurückzuführen, die eine dichte Schleusensohle beim Füllen und Entleeren der Schleusenkammer macht.

In den Jahren 1930 und 1931 wurden die Risse in der Mauer und die Hohlräume unter ihr durch Einpressen von Zementmörtel ausgefüllt, ferner wurde versucht, durch Bohrlöcher Zementmilch in das Filter einzupressen. Eine Ausfüllung des Filters durch Zement konnte damit aber nicht erreicht und daher keine endgültige Abhilfe geschaffen werden. Die Ablösung zwischen Mauer und Sohle bildete sich im Verlauf von 18 Jahren erneut, wenn auch in geringerem Umfange. Im Zusammenhang mit der Beseitigung von Kriegsschäden an den Schleusen sind auch diese Mängel durch völlige Beseitigung des Drainagefilters behoben und in den Jahren 1949/50 die Sohle in beiden Schleusen auf dieser Strecke ganz erneuert worden, wobei gleichzeitig die ursprüngliche Wassertiefe wieder hergestellt wurde.

Durch einen auf der Mittelmauer laufenden elektrischen Schleppwagen, der die Kähne ein- und ausschleppt, ist die Leistungsfähigkeit der Schleusen so gesteigert worden, daß bei Sperrung der Schleppzugschleuse der gesamte Schiffsverkehr ohne große Verzögerungen allein durch die einschiffige Schleuse hindurchgebracht werden konnte.

Die Wasserkraftanlage

Die Fundamente der Turbinenanlagen wurden am linken Weserufer gleichzeitig mit dem Schleusenbau ausgeführt, um über sie hinweg das Wasser der Weser beim späteren Wehrbau leiten zu können. Für den vollen Ausbau wurden 16 Kammern von je 6 m lichter Weite vorgesehen, so daß im ganzen eine Breite von 96 m für die Wasserabführung zur Verfügung stand. Bei der Planung wurde die Bauinspektion für die Unterweserkorrektion durch den damaligen Direktor des bremischen Elektrizitätswerkes, den späteren Prof. Süchting, beraten.

Zunächst wurden nur fünf Kammern in der Mitte der Anlage so ausgebaut, daß darin Turbinen mit einer Leistung von je 500 kW eingebaut werden konnten, sobald diese Öffnungen nicht mehr für den Wasserabfluß benötigt wurden (Abb. Ia 14 und 15). Die Turbinen wurden im Jahre 1910 eingebaut und konnten im folgenden Jahre in Betrieb genommen werden.

Am Buß- und Bettag des Jahres 1912 wurden die drei Zwischenpfeiler der nach den Schleusen hin gelegenen, behelfsmäßig ausgebauten Kammern 13 bis 16 bei einem Hochwasser verschoben. Sie hatten sich in einer Arbeitsfuge vom Fundament gelöst, und es zeigte sich darin der große Nachteil des damals allgemein verwendeten Stampfbetons. Durch Erschütterungen, die sich bei den Sprengungen für die Beseitigung der gebrochenen Schleusenmittelmauer durch den Boden bis zur Turbinenanlage fortgepflanzt hatten, war die Haftung zwi-

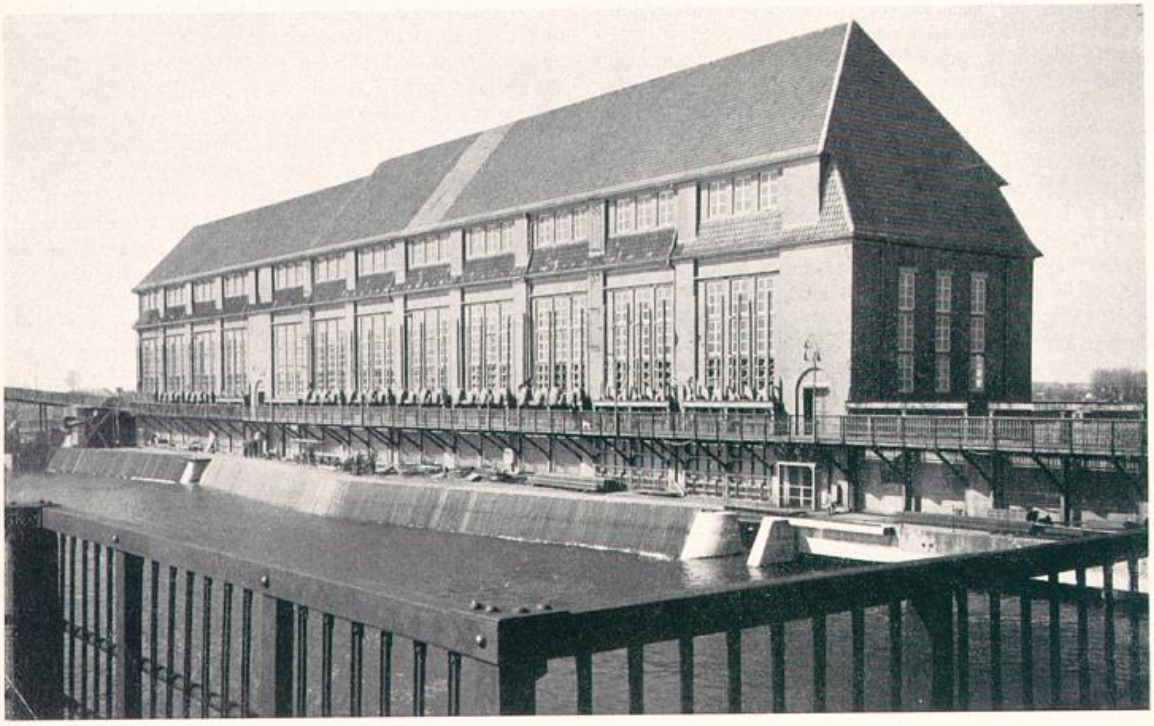


Abb. Ia 14 Turbinenanlage, Ansicht vom Oberstrom

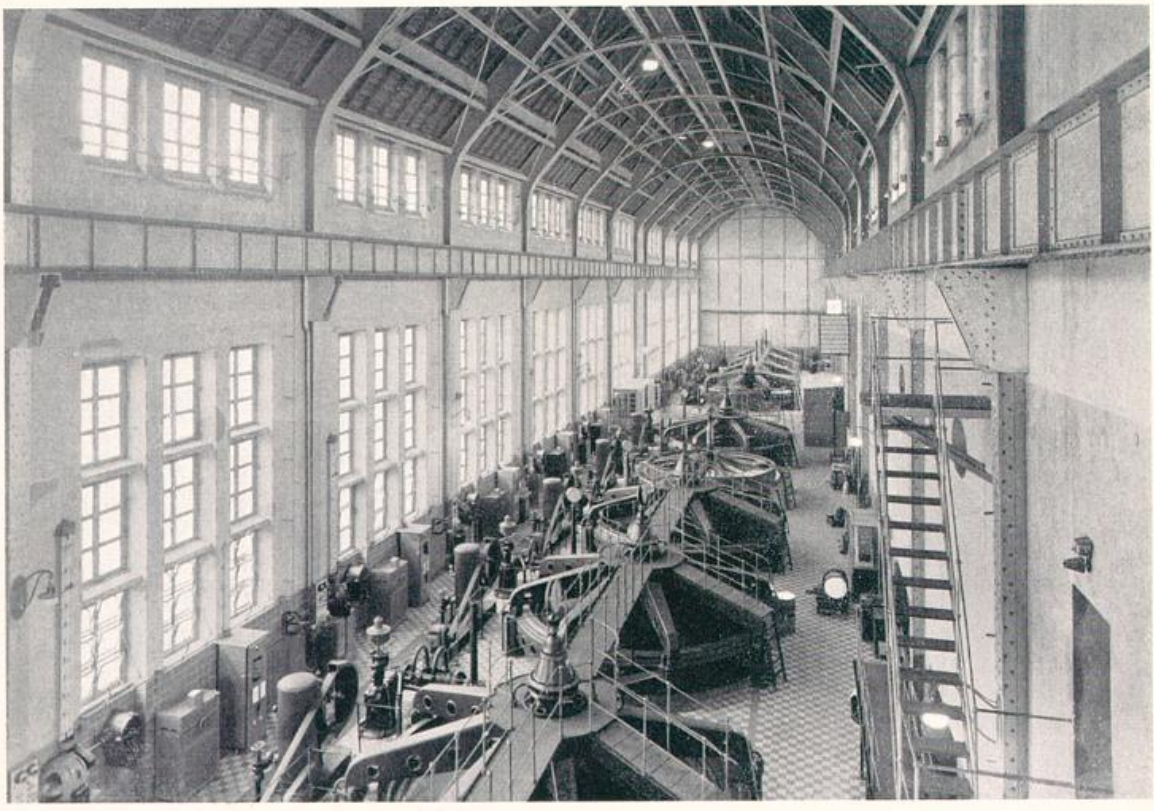


Abb. Ia 15 Turbinenanlage, Inneres

schen den Pfeilern und dem Fundament in der Arbeitsfuge offenbar völlig verlorengegangen. Der vergrößerte Auftrieb beim Hochwasser hatte dann die Reibung zwischen den Pfeilern und dem Fundament so vermindert, daß sie den Schub des Wasserdruckes nicht mehr aufnehmen konnte. Der eigentliche Grundbau der Turbinenanlage wurde nicht in Mitleidenschaft gezogen. Die entstandene Lücke wurde durch einen Fangedamm geschlossen, der dann für den bald folgenden Erweiterungsbau als Abschluß der Baugrube diente.

Dieser Erweiterungsplan wurde von den Stadtwerken ausgeführt, an die inzwischen die Wasserkraftanlage abgetreten worden war.

Im zweiten Weltkrieg wurde die Anlage von einer schweren Bombe getroffen, die aber glücklicherweise auf einen Zwischenpfeiler niederging und nicht die Fundamente durchschlug. Der Schaden am Bauwerk konnte daher schon bald behoben werden. Die noch nicht ausgebauten, nach der Weser hin liegenden Kammern 1 bis 4 mußten eine besondere Sicherung durch eine Sandbelastung erfahren, da in der Nähe unter Wasser detonierte Bomben in der Sohle und im Weserpfeiler große Risse verursacht hatten. Der Weserpfeiler stellt an sich schon einen wunden Punkt der ganzen Anlage dar, weil hier Oberwasser und Unterwasser nur um die Pfeilerbreite, das sind 5 m, voneinander entfernt sind. Durch mehrere hintereinander liegende Spundwände und durch eine im Turbinenoberbecken angebrachte Sohlendichtung aus Ton sowie durch eine Anschüttung auf der Unterwasserseite ist dafür gesorgt, daß auch hier die notwendige Sicherheit gegen einen Grundbruch vorhanden ist. Die ungünstige Grundrißgestaltung hat ihren Grund darin, daß bei der Planung in Aussicht genommen wurde, später einmal eine Straßenbrücke herzustellen, die oberhalb der Turbinenanlage und unterhalb des Wehres liegen sollte.

Das Wehr

Auf Grund der geplanten Maßnahmen für die Vertiefung der Unterweser für 7 m tiefgehende Schiffe konnte damit gerechnet werden, daß die feste Wehrschwelle später 5,7 m über der Flußsohle im Unterwasser liegen würde. Damit ergaben sich gegenüber Flußwehren gewöhnlicher Art, bei denen die Oberkante des Unterbaues in der Höhe einer gleichmäßig durchlaufenden Flußsohle zu liegen pflegt, andere Möglichkeiten zur Ausbildung der beweglichen Verschlußkörper. Deren Krone sollte in höchster Stellung 4,5 m über der Wehrschwelle liegen, entsprechend einem Oberwasserstand von + 5,50 m NN, der im Winter von Mitte November bis Mitte März gehalten werden sollte, während in den Sommermonaten ein um 1 m niedrigerer Stauspiegel eingestellt werden sollte.

Um Treibeis über das Wehr hinweg ohne eine Absenkung des Staues abführen zu können, wurde beschlossen, die Wehrkörper versenkbar zu machen. Zunächst wurde ein Walzenwehr in Aussicht genommen. Bei der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) vorgenommene Modellversuche ergaben jedoch, daß es für die Bremer Wehranlage nicht geeignet war.

Im Chicago-Drainage-Canal in den USA war vor kurzem ein versenkbares Sektorwehr gebaut worden. Es handelte sich um einen Wehrtyp, der sich aus den in Nordamerika vielfach verwendeten Dachwehren entwickelt hatte und aus einem unten offenen Sektor mit unterwasserseitigem Drehgelenk bestand, der durch Wasserdruck aus einer Grube (Wehrkammer) gehoben werden konnte. Der Wasserdruck wurde durch einen Wasserzufluß vom Oberwasser her erzeugt, und die Druckhöhe wurde durch Heben oder Senken eines Rohrschützes eingestellt, über dessen Rand das überschüssige Wasser abfließen konnte.

Ein Nachteil des amerikanischen Wehres bestand darin, daß die Wehrbewegung erst mehrere Minuten nach der Verstellung des Rohrschützes einsetzte und dann ruckartig um etwa 40 cm erfolgte. Seinen Grund hatte dies darin, daß das Wehrinnere an der höchsten Stelle durch Aufsätze mit der Außenluft verbunden war, sich daher oben im Sektor ein freier Wasserspiegel einstellte. Die Wehrbewegung begann erst dann, wenn sich die Wasserstandshöhe soweit geändert hatte, daß sie zur Überwindung der ruhenden Reibung an den Dichtungen ausreichte. Dem Verfasser, dem im Juli 1908 die weitere Bearbeitung übertragen war, gelang es, die gegen das Sektorwehr bestehenden Bedenken durch folgenden Vorschlag auszuräumen. Der freie Wasserspiegel im Wehrinnern sollte durch Absaugen der Luft mittels Saugheber beseitigt und das Wehr bis oben mit Wasser gefüllt werden. Eine durch eine Verstellung des Rohrschützes veranlaßte Druckänderung mußte sich dann hydrostatisch ohne Zeitverlust auf die Wehrkammer übertragen, also eine sofortige Bewegung des Wehres hervorrufen. Diese konnte auch nicht mehr ruckweise erfolgen, weil der große Trägheitswiderstand der Wasserfüllung dem entgegenwirkte (Abb. Ia 16). Die ständige Durchströmung

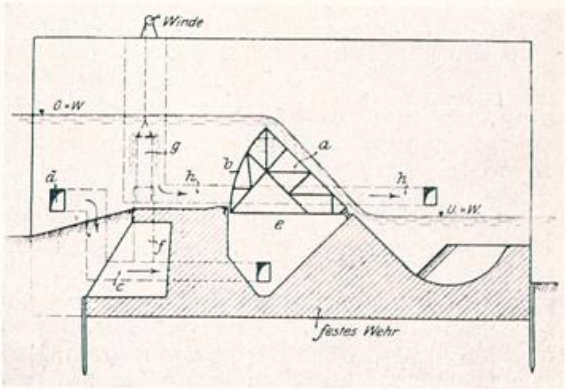


Abb. Ia 16 Sektorwehr

der Wehrkammer durch das Betriebswasser ließ sich durch geeignete Anordnung des Zu- und Ablaufes vermeiden. Außerdem wurde eine Spülung der Wehrkammer an der Sohle unter Ausnutzung des Gefälles vorgesehen.
Daraufhin wurde das Sektorwehr für die Ausführung gewählt, und zwar für zwei Öffnungen von je 54 m lichter Weite.
Um die für einen Gleichgewichtszustand der Wehrkörper in jeder beliebigen Lage richtige Stellung des Rohrschützes zu erhalten, wird die Bewegung der Wehrkrone in entgegengesetztem Sinne auf das Rohrschütz übertragen. Wenn sich z. B. das Wehr senkt, so wird durch diese Bewegung das Rohrschütz gleichzeitig gehoben, und diese „Rückführung" bringt dann die Wehrbewegung selbsttätig zum Stillstand.
Die Ausführung des Grundbaues des Wehres im Jahre 1909 geschah nicht, wie es sonst üblich ist, in mehreren, sondern in einem Abschnitt. Zu diesem Zwecke mußte die Weser aus ihrem Bett völlig verdrängt und über die fertigen Fundamente der Turbinenanlage geleitet werden. Der schwierigste Teil war dabei die Schließung einer Durchflußlücke von 70 m Breite in der oberen Abdämmung, die unter Ausnutzung der schwachen Strömung bei Flut in wenigen Stunden erfolgen mußte (Abb. Ia 17).



Abb. Ia 17
Schließung
der oberen Abdämmung der Wehrbaugrube

Nach Ausbaggerung der Baugrube und Absperrung auf der Unterwasserseite durch einen Sanddamm wurde das Weserbett bis zu 9 m unter den Flußwasserstand durch Grundwassersenkung trockengelegt und der Grundbau bis zum November 1909 ausgeführt. Im Jahre 1910 folgte der Einbau der beiden Wehrkörper.
Das Wehr hat dann zufriedenstellend gearbeitet, bis es beim Luftangriff auf die Hastedter Vorstadt am 22. April 1945 von zwölf schweren Sprengbomben unmittelbar getroffen wurde. Dadurch und durch weitere in der Nähe unter Wasser explodierte Bomben wurden nicht nur die beweglichen Wehrkörper zerstört, sondern auch der Grundbau so schwer erschüttert, daß er große Risse erhielt und aus der unteren Umfassungsspundwand ein Stück von 9 m Länge herausgerissen wurde.
Die Wiederherstellungsarbeiten, die wiederum eine gleichzeitige Trockenlegung beider Wehröffnungen, diesmal bis zu 10,5 m unter den Oberwasserstand, notwendig machten, gestalteten sich außerordentlich schwierig, weil die unter Wasser angerichteten Schäden vorher nicht in vollem Umfange erkannt werden konnten. Dazu überflutete ein großes Hochwasser im Februar 1946 die ganze Wehranlage, und beim schweren Eisgang im März 1947 trat am Wehr eine Eisverstopfung ein, durch die weitere Schäden und Zerstörungen hervorgerufen wurden. Es gelang dann aber im Jahre 1948, das Wehr in allen Teilen wiederherzustellen oder zu erneuern, wobei außer einer Umgestaltung der Dichtungen keine Veränderungen des Bauwerkes vorgenommen wurden.

Die Fischpässe

Dem Aufstieg der Wanderfische vom kleinen Glasaal bis zum großen Lachs dienten am Bremer Wehr Fischpässe verschiedener Art.
Zwischen dem Wehr und der Turbinenanlage wurde eine Fischtreppe gebaut mit 16 Kammern von 4×4 m Grundfläche, die vornehmlich von den kleineren Fischarten benutzt wurde. Daneben wurde eine Fischschleuse angelegt, die von dem Oberfischmeister R e c k e n in Hannover erfunden war. Obgleich die Mängel der erstmalig am Wehr in Hameln erbauten Fischschleuse, die mehr als Fischschreck denn als Fischpaß wirkte, vermieden wurden, konnte in wochenlangen Fangversuchen nicht ein einziger Fisch festgestellt werden, der durch die Schleuse gegangen war. Am rechten Weserufer wurde ein sogenannter Wildpaß angelegt, der einem Wildbach mit dazwischen eingefügten Ruhebecken angepaßt ist (Abb. Ia 18). Durch An-



Abb. Ia 18 Wildpaß

bringung von Strombrechern in den Zwischenrinnen wird die Strömung vermindert und das Wasser mit Luftblasen durchsetzt. Neben den Rinnen liegen für den Aufstieg der Glasaale Rohre, die mit Reisig gefüllt sind. Dieser Fischpaß hat sich am besten bewährt und ist daher nach der Zerstörung durch den Bombenangriff auch wiederhergestellt worden, während Fischtreppe und Fischschleuse nicht wieder in Betrieb genommen worden sind.

Landeskulturelle Anlagen

Für die Entwässerung der oberhalb des Wehres liegenden Marschen wurden Gräben angelegt oder vertieft. Hierfür ist an der Mündung des Hemelinger Hafens ein Düker von 1,5 m Durchmesser gebaut, an den eine Rohrleitung anschließt, die das Wasser aus den Marschen am rechten Weserufer ins Unterwasser des Wehres leitet.

Auf dem linken Weserufer sind bestehende Bewässerungsanlagen verbessert worden. Sie führen der Leeste-Brinkumer Marsch und der Ochtum Wasser aus der Weser zu und ermöglichen dadurch im Winter eine Überstauung der Ländereien und im Sommer die Anfüllung der Gräben mit Weserwasser. Der Ochtum geben sie Zuschußwasser für die in ihr liegenden Bewässerungsstaue.

Die Baukosten für die Wehranlage im ganzen betrugen bis zum Jahre 1914 einschließlich der Ausgaben für die Wiederherstellung der Mittelmauer der Schleusen 14,66 Mill. Mark. Davon entfallen auf die Wasserkraftanlage 3,91 Mill. Mark und auf die übrigen Anlagen 10,75 Mill. Mark.

Mit dem Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich am 1. April 1921 sind das Wehr, die Schleusen, Fischpässe und landeskulturellen Anlagen in das Eigentum und die Verwaltung der Reichswasserstraßenverwaltung (jetzt Bundeswasserstraßenverwaltung) übergegangen, während die Wasserkraftanlage bei Bremen blieb.

PLATE

Quellenverzeichnis

1. Ludwig Franzius
„Die Korrektion der Unterweser" und „Projekt zur Korrektion der Außenweser von der Geestemündung bis zum Wremer Siel." Verlag Wilh. Engelmann, Leipzig, 1895.
2. Ludwig Franzius
„Aus meinem Leben. Erinnerungen und Meinungen für mich und die Meinigen." Als Manuskript gedruckt. 1896.
3. Herm. Bücking
„Projekte für den weiteren Ausbau der Außenweser" vom 23. Dezember 1895 und 15. Dezember 1899.
4. Kunisch, H. Keller, H. Brinckmann und L. Franzius
„Vorprojekt zur Kanalisierung der Weser zwischen Minden und Bremen" vom 14. März 1889.
5. Ludwig Franzius und G. de Thierry
„Die Lage Bremens zur See und zum Binnenlande" in „Bremen und seine Bauten" 1900.
6. H. Bücking
„Projekt für die Vertiefung der Unterweser für 7 Meter tiefgehende Seeschiffe" vom Juli 1903.
7. Joh. Oeltjen
„Projekt für den weiteren Ausbau der Außenweser" vom März 1906.
8. Herm. Reinecke
„Die Berechnung der Tidewelle im Tideflusse." Jahrbuch für die Gewässerkunde. Besondere Mitteilungen Bd. 3 und 4. 1921.
9. J. Kölle
„Die Wehranlage in der Weser bei Bremen." Z. d. V. d. J. 1916, Seite 81 ff.
10. L. Plate
„Der selbsttätige Regler des Sektorwehres in der Weser bei Bremen." Z. d. V. d. J. 1917, Seite 902 ff.
11. L. Plate
„Bremen und die Weser." Ztschr. „Werft, Reederei, Hafen." 1923, Nr. 1—3.
12. L. Plate
„Der Ausbau der Unterweser." Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1924.
13. L. Plate
„Die Vertiefung der Außenweser durch den Ausbau des Fedderwarder Armes." Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 9. Bd. 1926.
14. L. Plate
„Der Ausbau der Fahrwasserbezeichnung der Außenweser." Ztschr. „Die Bautechnik" 1926, II. Vierteljahresheft.
15. L. Plate
„Oberbaudirektor Ludwig Franzius, sein Wirken für die Weser und die Fortsetzung seines Werkes" und „Die neuesten Arbeiten an der Unter- und Außenweser." Ztschr. „Die Weser" vom 20. April und 20. Mai 1927.
16. G. de Thierry
„Ludwig Franzius" Abhandlungen und Berichte des Deutschen Museums. VdJ-Verlag 1928.
17. L. Plate
„Die Ergänzung der Befeuerung der Außenweser." Ztschr. „Die Bautechnik" 1933, Heft 1 und 2.
18. L. Plate
„Die Instandsetzung der Bremer Weserschleuse." Ztschr. „Die Bautechnik" vom 26. Januar 1934, Seite 41 ff.
19. L. Plate
„Forschungen als Grundlage für den Ausbau der Außenweser." Ztschr. „Die Weser" vom 30. April und 31. Mai 1935.
20. L. Plate
„50 Jahre Leuchtturm Roter Sand." Ztschr. „Die Weser" vom 31. Dezember 1935 und 31. Januar 1936.
21. L. Plate
„50 Jahre Unterweserkorrektion." Ztschr. „Die Weser" vom 30. Juni und 31. Juli 1937.
22. L. Plate
„Verbesserung von Mündungen natürlicher Wasserläufe in ein Meer mit Tidebewegung mit besonderer Berücksichtigung der Nordsee", in „Studien zu Bau- und Verkehrsproblemen", herausgegeben vom Bundesverkehrsministerium 1949.

b) Die Hafenanlagen in Bremen und Bremerhaven

In der technischen Literatur (s. nachstehendes Quellenverzeichnis) ist die Entwicklung der Hafenanlagen in Bremen und Bremerhaven mit ihren Bauwerken so eingehend beschrieben worden, daß die nachfolgende Abhandlung sich damit begnügt, die großen Aufgaben dieses Zeitabschnittes zusammenfassend darzustellen und durch Bilder und Pläne zu belegen.

A. BREMEN Plan 1

Nach dem Erfolg der ersten Unterweserregulierung für 5 m tiefgehende Seeschiffe durch Ludwig Franzius wurde durch die anschließenden Weservertiefungen von Bücking und Plate dem Regelfrachtschiff bis zu 9 m Tiefgang der Weg nach Bremen laufend weiter geöffnet, so daß im Hafenbau zu Beginn dieses Jahrhunderts in Bremen zwei große Bauabschnitte zur Durchführung gelangen konnten.

Einmal war es die Schaffung des Freihafens II, des jetzigen Überseehafens (Abb. Ib 1), mit dem Holz- und Fabrikenhafen und dem Werfthafen, ferner die Anlage des in sich geschlossenen Industrie- und Handelshafens mit seinen sieben Becken (Abb. Ib 2). Mit diesen beiden Großanlagen erhielt Bremen seine Bedeutung als neuzeitlicher Stückguthafen und schuf die Grundlage für die Ansiedlung einer hafengebundenen Industrie und die Errichtung leistungsfähiger Massengutumschlagsanlagen [1]).

Aus diesem Zeitabschnitt bis zum ersten Weltkrieg ragen an Bauten besonders hervor die neuzeitlichen Stückgutschuppen mit Breiten bis zu 66 m und mit Längen bis zu 230 m sowie die breiten Kais mit drei Gleisen über Ufermauern mit senkrechtem massivem Vorderabschluß, ausgerüstet mit den seinerzeit neuesten elektrischen Umschlagskranen.

1) Während dieser Bauperiode unterstand die Hafenbauverwaltung Bremen—Bremerhaven von 1903 bis 1913 Oberbaudirektor Bücking, von 1913 bis 1922 Oberbaudirektor Suling. Die Leitung des Hafenbauamtes hatte bis 1920 Staatsbaurat Suling, von 1913 bis 1922 Baudirektor Tillmann. Die Neubauten wurden von den Staatsbaumeistern Tillmann — Hacker — Overbeck und den Diplom-Ingenieuren Nause — Gwinner — Becker durchgeführt.



Abb. Ib 1 Der Überseehafen (Hafen II)

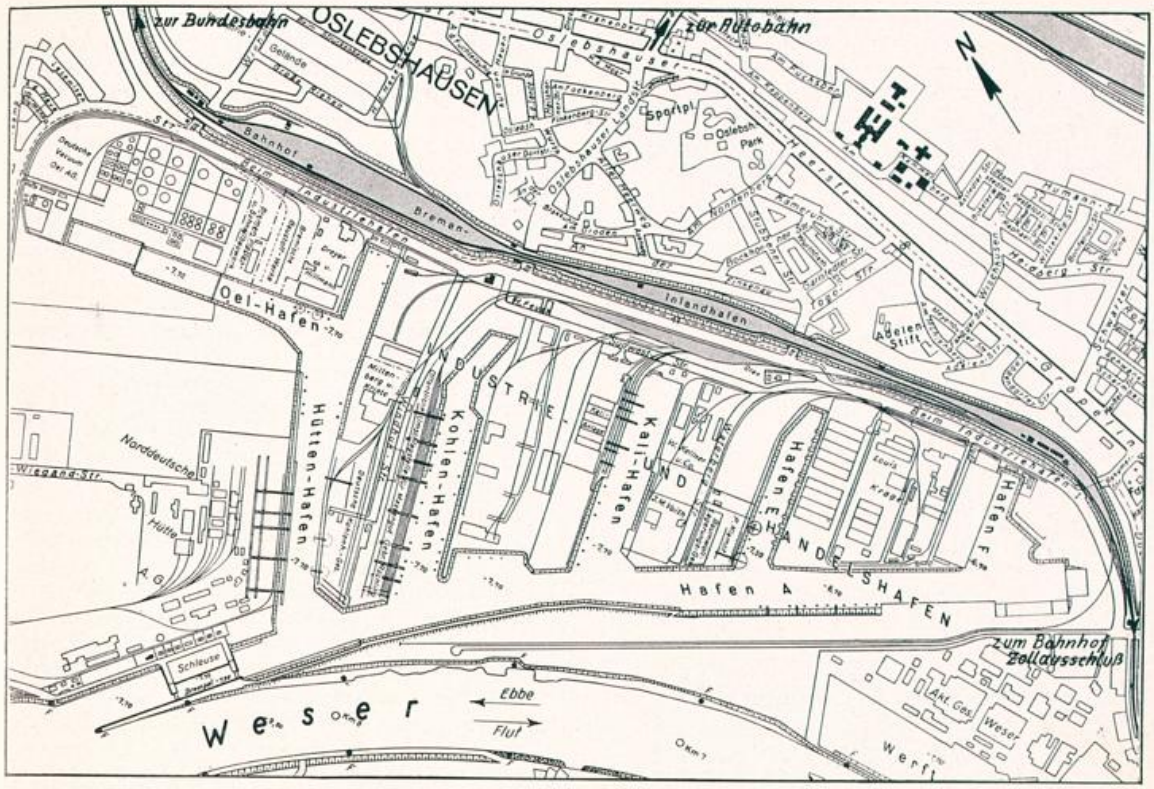


Abb. Ib 2 Lageplan des Industrie- und Handelshafens von Bremen

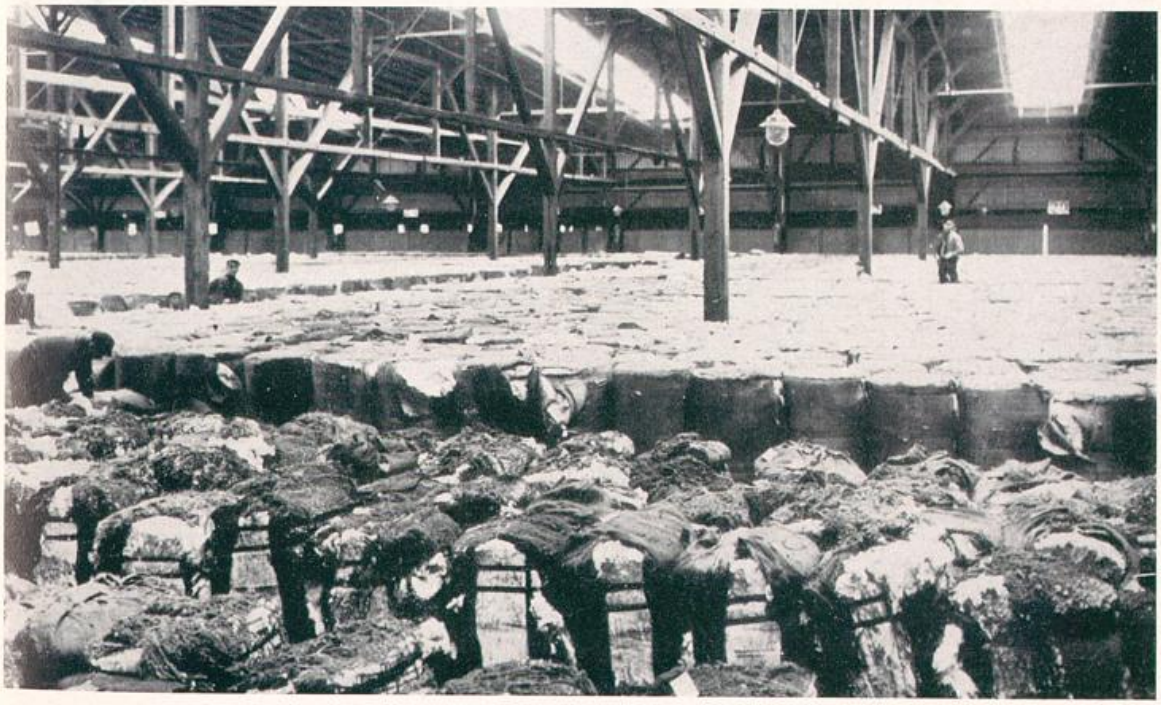


Abb. Ib 3 Innenaufnahme von Schuppen 18

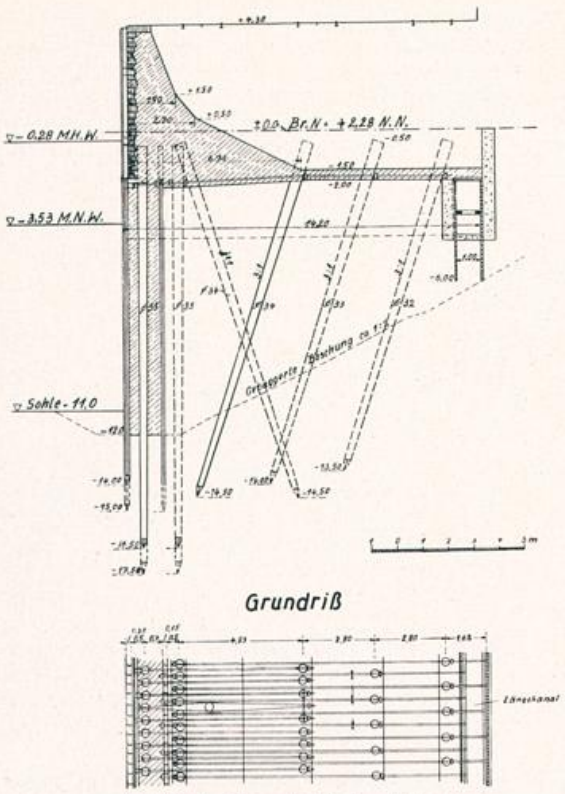


Abb. Ib 4 Querschnitt der Kajemauer vor Schuppen 14/18 im Überseehafen

Erstmalig wurden hohe und lichte Kaischuppen mit geringer Stützenanzahl gebaut. Die bewährte Tagesbelichtung durch querlaufende Dachreiter wurde beibehalten (Abb. Ib 3).

Bei den Ufermauern wurde mit Rücksicht auf die besonderen Untergrundverhältnisse auf den unwirtschaftlichen Zugpfahl verzichtet und das Prinzip der rückwärts an den Untergrund sich anlegenden Kaityps mit vorderer massiver Betonschürze zwischen Holzspundwänden verwendet (Abb. Ib 4).

Mit der Anlage des Werfthafens wurde die Grundlage für die Ansiedlung einer leistungsfähigen Seeschiffswerft, der A.G. „Weser", geschaffen (Abb. Ib 5).

Der neue Industrie- und Handelshafen wurde durch eine Seeschleuse abgeschlossen, um einen ungestörten und schnelleren Umschlag bei gleichbleibenden Wasserständen zu gewährleisten und die Kosten für eine zusätzliche Aufhöhung des niedrig liegenden großen Hafengeländes und für eine Tieflegung der Hafensohlen zu ersparen. Die Seeschleuse erhielt als wesentliche Neuerung Schiebetore, die an besonderen Brücken durch Auftrieb geführt werden. Durch die Herausnahme aller beweglichen Konstruktionsteile aus dem Wasser ist eine dauernde, übersichtliche Wartung gewährleistet. Die Schiebetore genügen auch heute noch den Betriebsanforderungen.

Kurz vor Beginn des ersten Weltkrieges wurde mit dem Bau der seinerzeit und auch heute noch größten Getreideanlage Europas für einen Jahresum-

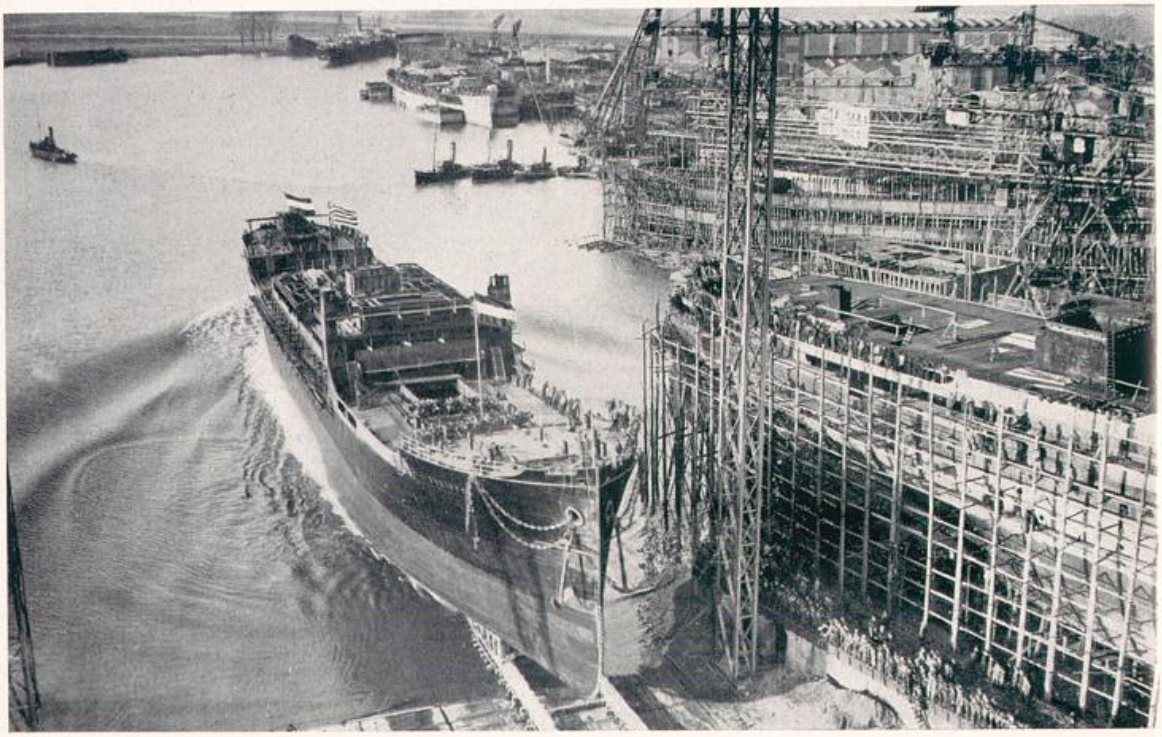


Abb. Ib 5 Werfthafen mit A.G. „Weser"

schlag bis zu 1 000 000 t ukrainischen Weizens begonnen. Bemerkenswert ist der Bau des 32 300 t Lagerung umfassenden Getreidesilos mit Zellen und Bodenabteilungen in Stahlbeton. Die beiden auf Holzpfählen ruhenden, senkrecht zum Ufer stehenden Piers sind mit festen Saughebern und Transportanlagen ausgestattet, so daß das Getreide auf den Wegen: Seeschiff — Binnenschiff, Seeschiff — Speicher, Seeschiff — Waggon, Speicher — Waggon, Speicher — Lastwagen und Speicher — Binnenschiff in kürzester Frist bearbeitet werden kann. In einer Zeit von 33 Stunden wird ein Frachtdampfer mit 8000 t Getreide entlöscht. Die Anlage erhielt ferner die neuesten Überwachungsanlagen für die pfleglichste Behandlung des Getreides (Abb. Ib 20 u. 21).

Nach dem verlorenen ersten Weltkrieg setzte Anfang der zwanziger Jahre die zweite große Bauperiode ein [2]).

Der weitere Ausbau des Überseehafens begann mit dem Bau der 1000 m langen Nordkaje vor den Schuppen 15/17 (Abb. Ib 6). Aus Ersparnisgründen wurde erstmalig eine offene Kaje gewählt, die von vornherein nicht nur für das seinerzeit vorherrschende 7-m-, sondern auch für das zukünftige 8-m-Seeschiff konstruiert wurde und eine weitere Vertiefung für das 9-m-Schiff zuläßt. Die Kaischuppen wurden zum ersten Male in einer Länge von 390 m bei 66 m Breite in Stahlkonstruktion gebaut, jeder Schuppen erhielt eine gesonderte eisenbahntechnische Bedienung (Abb. Ib 7 u. 7a). Von der niedrigen Bauweise ist später wieder abgegangen worden.

Auf dem Kai, der in erster Linie dem Baumwollumschlag dient, wurden vier Gleise angeordnet und durch Wippkrane neuen Systems überbrückt, nachdem Bremen im Jahre 1925, auch hier wieder bahnbrechend vorangehend, die verschiedenen Wippkransysteme im praktischen Betrieb seines Überseehafens erprobt hatte.

In diese große Bauperiode fiel auch die Verbesserung der Einfahrt zum Überseehafen und die Schaffung von Liegeplätzen für zwei große Schwimmdocks vor der Wührmannkaje, der Ausrüstungskaje vor dem Werfthafen.

Die günstige Entwicklung in der Einfuhr und Lage-

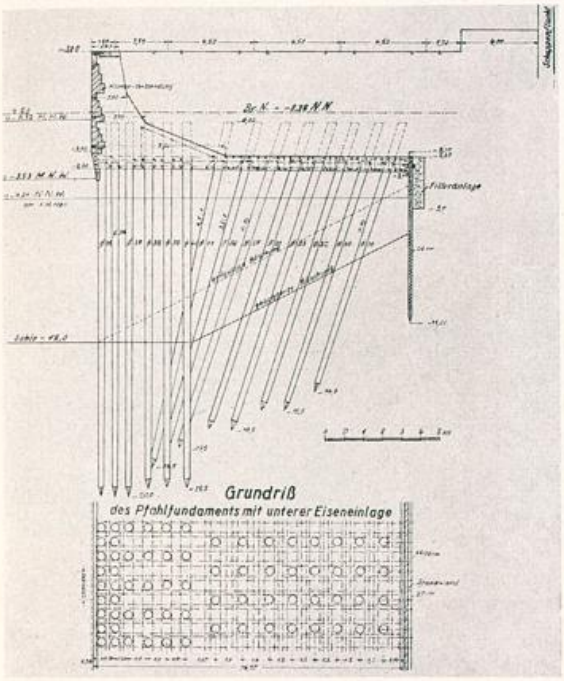


Abb. Ib 6 Querschnitt der Kajemauer vor Schuppen 15/17 im Überseehafen

[2]) In diesem Abschnitt von 1922 bis 1936 unterstand die Hafenbauverwaltung Bremen—Bremerhaven bis 1933 dem Oberbaudirektor Dr. Tillmann und von 1933 bis 1936 dem Oberbaudirektor Plate. Die Leitung des Hafenbauamtes Bremen hatte Hafenbaudirektor Hacker. Die Neubauten dieses Abschnittes wurden durchgeführt von den Oberbauräten Binkert — Hedde — Overbeck und den Bauräten Nause — Becker — Stein — Dr. Agatz.



Abb. Ib 7 Schuppen 15 mit Kai und Kranen im Überseehafen



Abb. Ib 7a Schuppeninneres

rung von ausländischem Getreide und Futtermitteln veranlaßte Bremen, den Speicherraum seiner Getreideanlage auf 77 000 t zu erweitern und seine Transport- und Getreide-Überwachungsanlagen zu verbessern.

Die steigende Bedeutung des Kaliexportes und seine Leitung über die deutschen Seehäfen gab dem deutschen Kalisyndikat Veranlassung, mit Bremen in Verhandlungen zu treten wegen des Baues einer neuzeitlichen Kaliumschlaganlage



Abb. Ib 8 Die Kaliumschlaganlage im Industrie- und Handelshafen

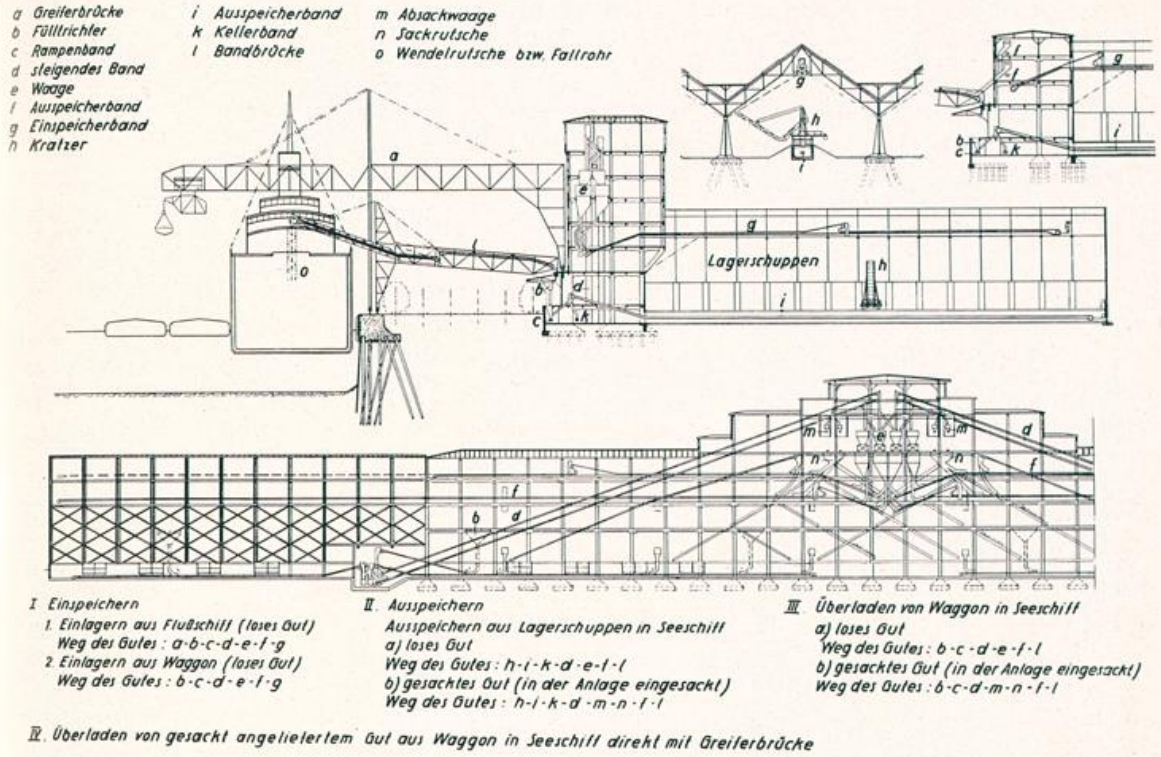


Abb. Ib 9 Förderschema der Kaliumschlaganlage

(Abb. Ib 8 u. 9). In den Jahren von 1927 bis 1928 entstand in gemeinsamer Planungsarbeit die Kaliumschlaganlage im Industrie- und Handelshafen mit einer Lagerfähigkeit von 100 000 bis 120 000 t Kalisalz je nach Sorte. Weitausgreifende Verladebrücken für loses und gesacktes Gut sorgten für eine Umschlagsleistung von 350 t/Std. aus Speicher, Waggons und zwei Binnenschiffen in Seeschiff, und von Waggons und Binnenschiffen in Speicher von 200 t/Std.

Für den steigenden Massengutumschlag von Kohle und Erzen entstand in den Jahren von 1922 bis 1942 die „Öffentliche Umschlagsstelle für Massengut" von Gebr. Röchling im Industrie- und Handelshafen. Die Anlage verfügt bei einer Kajelänge von 650 m über ein Gelände von rd. 70 000 qm. Dem Verladebetrieb dienen zwei schwere Kohlenkippbrücken, vier schwere 18-Tonnen-Greifer-Verladebrücken mit Auslegern von 20 bis 42 m Länge und zwei mittlere 5-Tonnen-Greifer-Kranbrücken. Auf den Lagerflächen können 260 000 t Massengüter gelagert werden. Die für den Export von Kohle und Koks arbeitenden Kohlenkippbrücken heben einen Eisenbahnwagen auf die Brücke und schütten die Kohle auf ein laufendes Band, das mit Hilfe eines Becherwerks in einer Niedertrageeinrichtung das Gut wie in einem Rüssel schonsam in das Schiff rutschen läßt (Abb. Ib 10, 11 u. 11a).

Der wachsende Tiefgang und die Vergrößerung der Frachter in der Europafahrt zwangen Bremen, die Südkaje seines Europahafens weitgehend zu modernisieren. Durch eine geschickte Ingenieurkonstruktion wurde die alte Franziuskaje, die für 14-Fuß-Schiffe bestimmt war, vorgeschuht, so daß sie für 21 Fuß tiefgehende Schiffe verwendet werden kann (Abb. Ib 12). Durch die Anlage eines dritten Gleises und die Ausrüstung mit Wippkranen wurde die Leistungsfähigkeit der gesamten Südkaje wesentlich gesteigert. Nach dem letzten Kriege ist die unbeschädigt gebliebene Südkaje ohne zusätzliche Verstärkung dem neuzeitlichen Europaverkehr mit Schuppen und Kranen wieder dienstbar gemacht worden. Eine weitere Vertiefung der Hafensohle auf 24 Fuß ist jederzeit möglich.

Um den steigenden Stückgutverkehr aus dem Binnenlande zu fördern und die Binnenschiffe schnell und reibungslos an die einzelnen Schiffsliegeplätze heranbringen zu können, wurde 1938/39 an der sogenannten „Weserkaje" der Stückgutverteiler-Schuppen am Weserbahnhof geschaffen, der eine wesentlich schnellere Behandlung der Stückgüter ermöglicht. Die Kaje war 1929/30 so weit vertieft worden, daß sie auch der Europafahrt dienstbar gemacht werden konnte.

Mit dem Beginn des zweiten Weltkrieges wurde dem weiteren Ausbau der Häfen in Bremen ein jähes Ende gesetzt, und das halbe Jahrzehnt der Zerstörung der Häfen begann. Wie stark die Häfen in Bremen bei Beendigung des zweiten Krieges zerschlagen waren, zeigt die graphische Zusammenstellung (Abb. Ib 13). Fast 90 Prozent seiner Schuppen und Speicherflächen, rund 65 Prozent

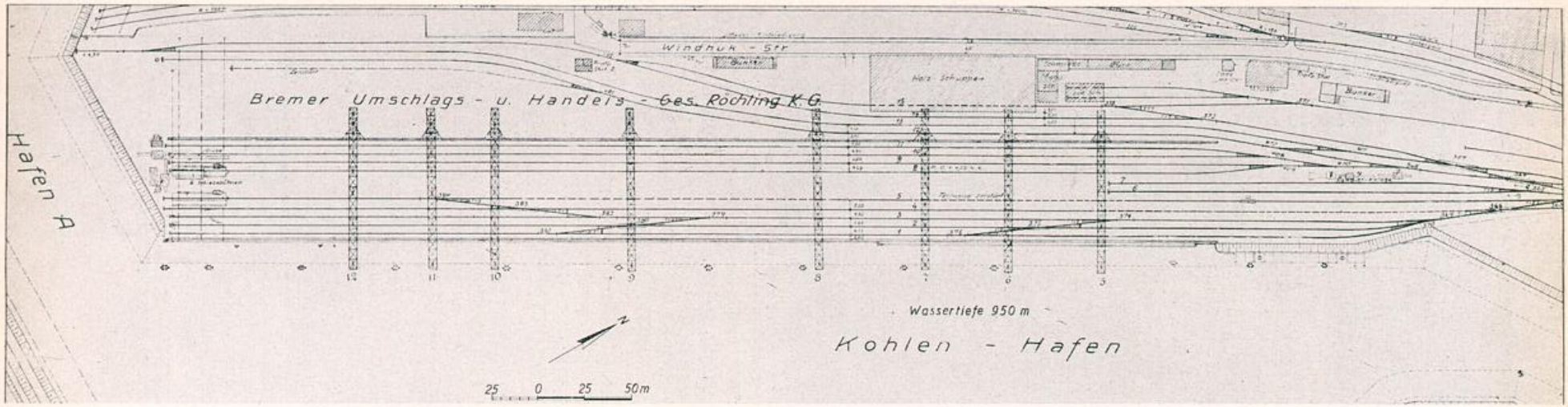


Abb. Ib 10 Lageplan der öffentlichen Massengutumschlaganlage von Röchling

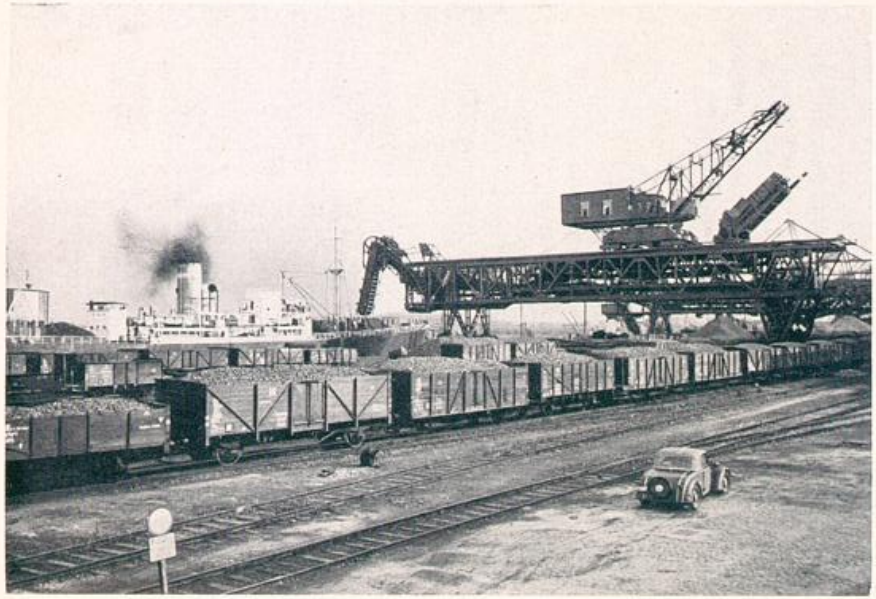


Abb. Ib 11 Öffentliche Umschlaganlage für Massengut von Gebr. Röchling

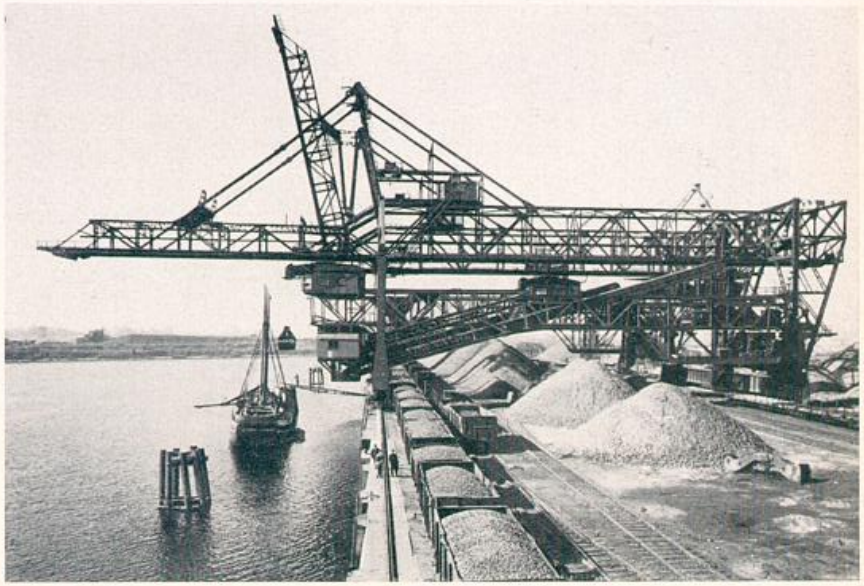


Abb. Ib 11a Öffentliche Umschlaganlage für Massengut von Gebr. Röchling

seiner hochleistungsfähigen Umschlagskrane waren vernichtet und rund 200 Wracks waren in den Häfen, der Weser und den Zufahrten versenkt (Abb. Ib 14 bis 16).

Einen trostlosen Anblick boten die Hafenbecken mit den versenkten Schiffen, dem Stahlgewirr der zerstörten Krananlagen, den Trümmern der ausgebrannten und zerbombten Schuppen und Speicher, den Trichterfeldern in den ausgedehnten Gleisanlagen. Für den Ingenieur eine fast aussichtslos erscheinende Aufgabe, aus diesen Trümmern ohne greifbaren geschulten Arbeiterstamm, ohne Materialzufuhr und ohne einen in sich geschlossenen Ingenieurstab einen leistungsfähigen Hafen wieder zu schaffen. Daß es trotzdem möglich war, die dem Seehafen Bremen zufallenden Umschlagsaufgaben zu meistern, sollen die nachfolgenden Betrachtungen zeigen (Abb. Ib 17) [3]).

Systematisch begannen im Mai 1945 mit tatkräftiger Unterstützung der Amerikaner zuerst die Entrümmerung der Landanlagen und die Entminung der Hafenbecken. In weiser Beschränkung wurden die vorhandenen Arbeitskräfte und die geringen Mengen an Baustoffen nicht verzettelt, sondern zuerst und allein an den Anlagen angesetzt, die am leichtesten und schnellsten wieder herzustellen waren. Das Wiederaufbauprogramm konzentrierte sich in den Häfen der Stadt Bremen auf den Wiederaufbau des Überseehafens mit seinen Schuppen, Speichern, Kran- und Gleisanlagen. In mühevoller Kleinarbeit wurden aus den zerstörten Krananlagen die erhalten gebliebenen Teile gerettet und zu neuen Kranen zusammengesetzt. Bei den Schuppen wurden die alten Fundamente wieder verwendet, die Betriebseinbauten wesentlich verbessert und die Schuppeninnenhöfe beseitigt. Von der Holzkonstruktion für die Dächer wurde aus Gründen der Holzknappheit Abstand genommen und eine weitgespannte Stahlkonstruktion gewählt. In ihrer Großräumigkeit und Helligkeit mit ihrer leichten Stahlkonstruktion beweisen die neu

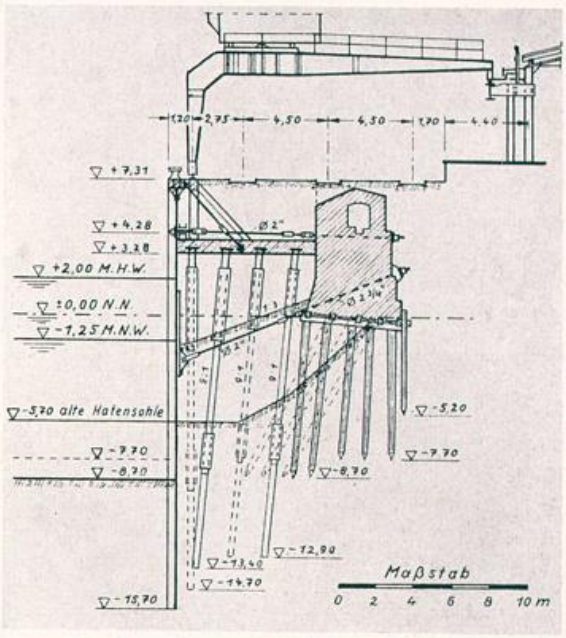
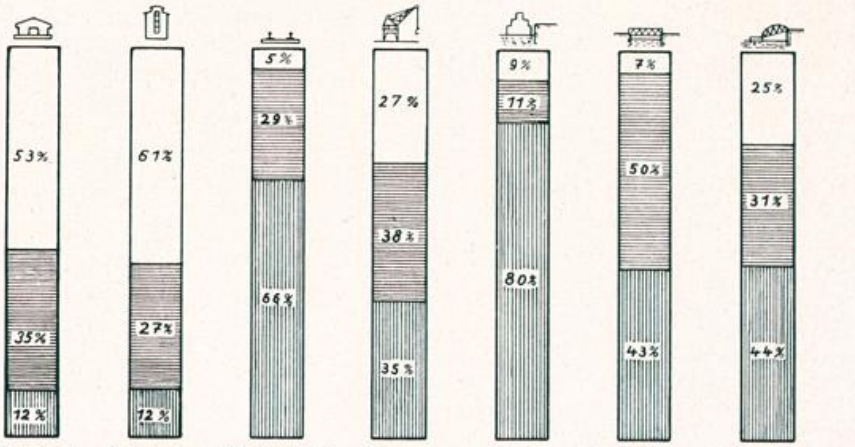


Abb. Ib 12 Querschnitt der Südkaje Europahafen

[3]) In dieser zur Zeit letzten Bauperiode hatte die Leitung der Hafenbauverwaltung in Bremen und Bremerhaven der Verfasser ab 1947. Die Leitung des Hafenbauamtes lag in den Händen von Hafenbaudirektor Becker bis 1947, von da ab bei Hafenbaudirektor Lutz. Die Räumung, der Wiederaufbau und der Neubau wurden durchgeführt von den Oberbauräten Baumann ab 1945, Lutz bis 1947, Ottersdorf bis 1947, Wollin ab 1948, Nass und Wiegmann ab 1947 und den Bauräten Jung und Müller. Um die betrieblich günstigste Form der Neubauten zu erhalten, wurden die Planungen und Entwürfe im Einvernehmen mit dem Direktor der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, Dr.-Ing. Berghaus, aufgestellt.



	Schuppen	Speicher	Hafenbahn-gleise	Krane	Kajen	Brücken	Schwimmende Landeanlagen
1938	261325 m²	185764 m²	240,7 km	262 Stck.	15,4 km	14 Stck.	16 Stck.
1.9.1951	122804 m²	73000 m²	229,0 km	190 Stck.	14,050 km	13 Stck.	12 Stck.

Erklärung: Bestand bei Kriegsende — bis 1.9.51 wiederhergestellt — restliche Kriegsschäden

Abb. Ib 13 Kriegsschäden und Wiederaufbau der Hafenanlagen — Stadt Bremen

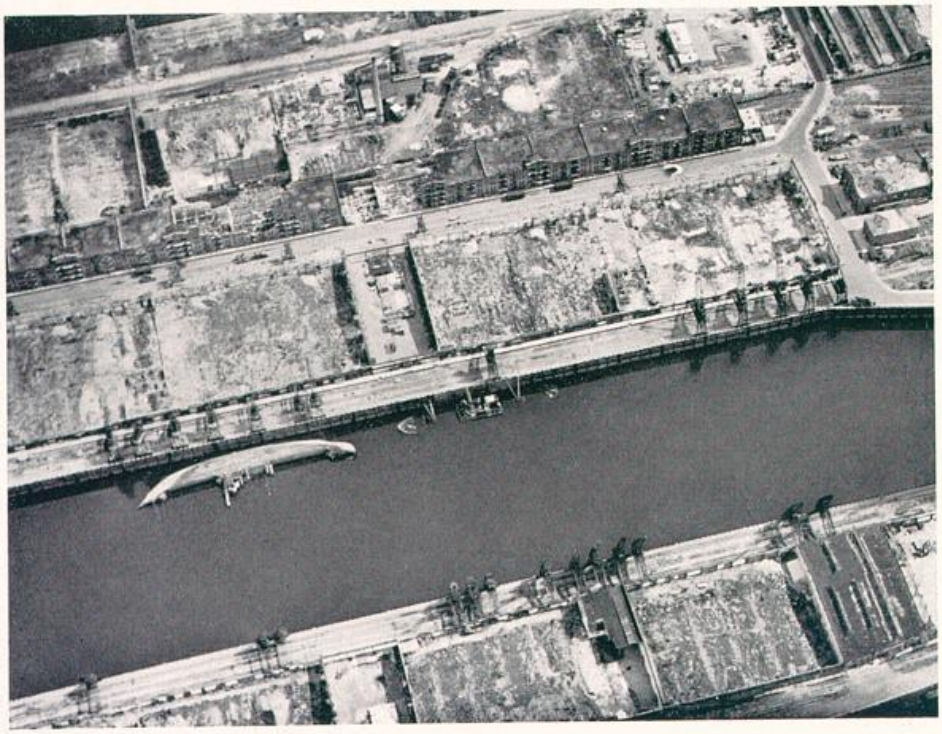


Abb. Ib 14 Zerbombte Schuppen und versenkte Schiffe im Überseehafen



Abb. Ib 15 Zerstörte Schuppen und Krane

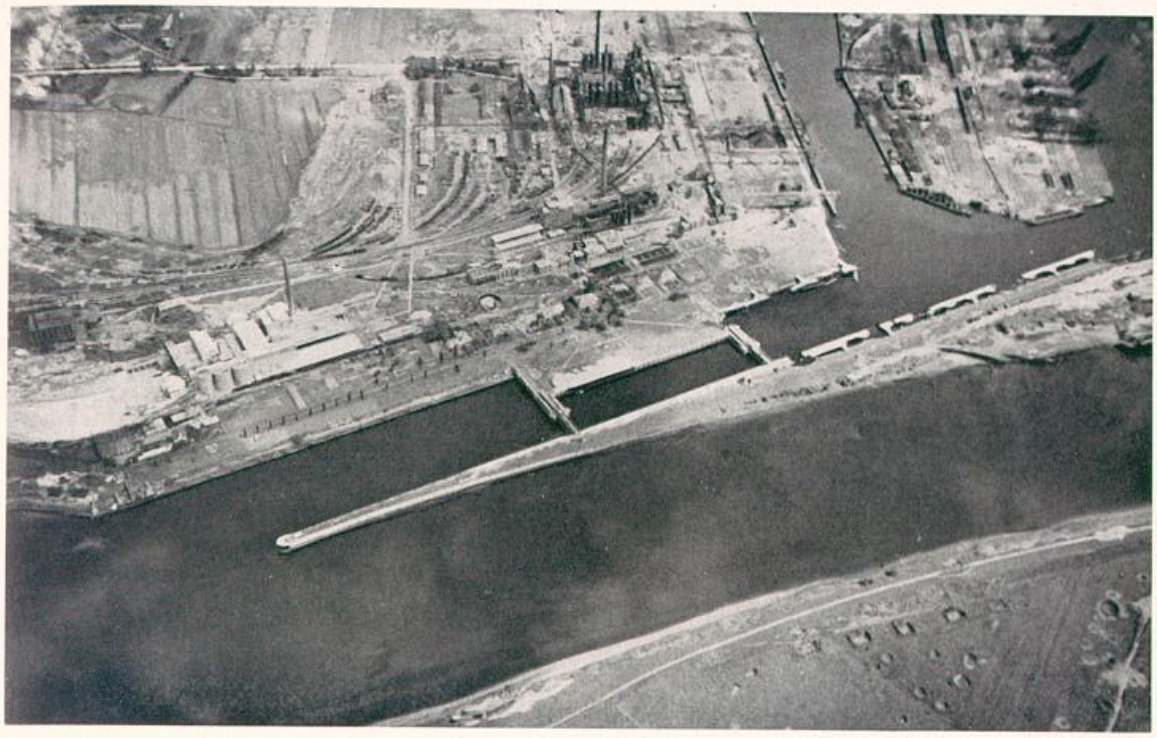


Abb. Ib 16 Zerstörungen an der Schleuse Oslebshausen und auf der Norddeutschen Hütte

erstandenen je 400 m langen Schuppen 13 und 14, in drei Abteilungen unterteilt, wiederum die ungebrochene deutsche Ingenieurkunst. 1948 und 1950 wurden diese beiden Schuppen dem Betrieb übergeben. Aus Gründen der Holzknappheit traten an die Stelle der bewährten Holzfußböden große Hartbetonplatten.

Nach Wiederherstellung der früheren Speicher XI und XIII, jetzt Speicher XI genannt, entstand der Neubau des Speichers I (Abb. Ib 18 u. 19). Langjährige Betriebserfahrungen und die neuesten Erkenntnisse in der Stahlbetonbauweise, der Fördertechnik und Beleuchtungstechnik wurden dem Entwurf zugrunde gelegt. Mit 226 m Länge und 30 m Breite umfaßt der 1950 fertiggestellte Speicher mit seinen sechs Geschossen 38 000 Quadratmeter Lagerfläche.

Da auch die Getreideanlage durch Zerstörung der Pier A und Teilzerstörung des Dachgeschosses des Speichers zu rund 50 Prozent beschädigt war, wurden trotz der großen Materialschwierigkeiten und des Arbeitermangels der Neubau der Pier A und die Beseitigung der Kriegsschäden am Speicher und an den Transportanlagen im Jahre 1947 in Angriff und die Anlage im Sommer 1950 wieder in Betrieb genommen. Eingehende Untersuchungen an dem Holzpfahlunterbau der Pier ergaben derartige Schäden am Holz, daß nunmehr der Unterbau der Pier auf sieben neu erbauten schweren Betonpfeilern gegründet wurde. Die oben erwähnten Materialschwierigkeiten führten hierbei zu einer erstmalig ausgeführten kombinierten Stahlpfahl- und Unterwasserkontraktor-Betonbauweise (Abb. Ib 20). Die kostspieligen sechs fahrbaren Heber, die gemeinsam einen 10 000-t-Getreidedampfer in 10 Stunden zu löschen vermögen, laufen auf den Stahlbetonbrücken der Pier (Abb. Ib 21). In den neuzeitlichen Umschlags- und Transporteinrichtungen sind die Erfahrungen der Lieferfirmen, der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft und des Hafenbauamtes in glücklichster Form vereinigt. Die bisherigen Leistungen haben den hohen Betriebswert der Anlage bewiesen.

Die schwer beschädigte Kaliumschlagsanlage wurde gemeinsam mit der Kali-Transportgesellschaft zunächst in ihren Umschlagsanlagen und dann in ihren Speichern und Transportanlagen wiederhergestellt, so daß heute bereits wieder 65 000 bis 80 000 t gelagert und 350 t/Std. umgeschlagen werden können. Auch an der öffentlichen Massengutanlage im Industrie- und Handelshafen wurden in gemeinsamer Arbeit mit der Firma Röchling die entstandenen Kriegsschäden beseitigt.

Auf dem Kopf der Landzunge zwischen Überseehafen und Holzhafen, der mit einer Stahlspundwandkonstruktion mit Stahlkabelankern eingefaßt wurde (Abb. Ib 22a), entstand das Kühlhaus der Bremer Kühl- und Lagerhaus-Gesellschaft (Abb. Ib 22b). Seeschiffe bis zu 9 m Tiefgang können an der 325 m langen Kaje anlegen. Das Kühlhaus hat zur Zeit eine Lagerfläche von 5500 Quadratmeter und kann auf 27 000 Quadratmeter erweitert werden.

Das zur Zeit letzte Glied in der Kette des Wieder-

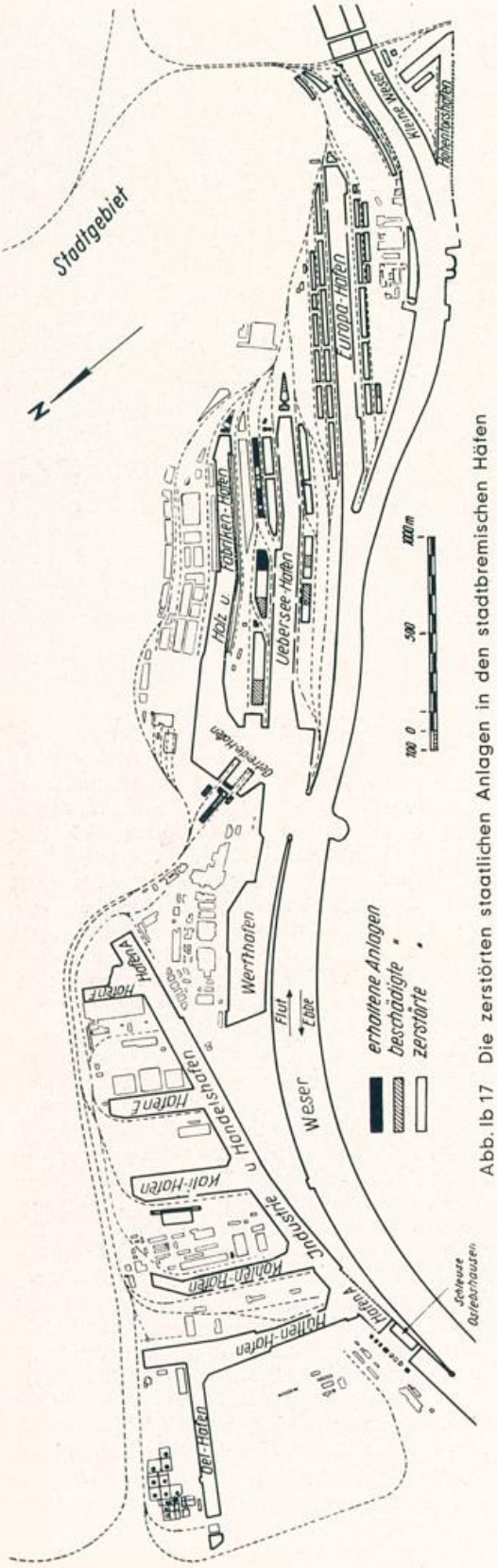


Abb. Ib 17 Die zerstörten staatlichen Anlagen in den stadtbremischen Häfen

aufbaues ist der Weserbahnhof. Aus den erhalten gebliebenen Resten der alten Weserkaje ist auf 250 m Länge ein neuer Weserkai für 5,50 m Wassertiefe unter MNW gebaut (Abb. Ib 23). Der Kai hat eine zweispurige Straße mit dahinterliegenden zwei Gleisen. An die 5,00 m breite Rampe anschließend erhebt sich der 229 m lange und 105 m breite Stahlschuppen in der ähnlichen leichten Konstruktion wie die Schuppen 13 und 14 (Abb. Ib 24). Er dient in seinem kaiseitigen Teil dem Stückgutumschlag zum Wasser und in seinem hinteren Teil mit den in den Schuppen hineingeführten drei Gleispaaren der Stückgutverteilung für die Häfen. Ein rückwärtiges Gleis und die an den Schuppen herangeführte Straße dienen dem Lastwagen- und Eisenbahnumschlag. Im April 1951 ist er der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft übergeben worden (Abb. Ib 25).

Für den Binnenschiffsverkehr wurde die Tieferanlage mit ihrem Umschlagsschuppen wieder aufgebaut. Der Hemelinger Hafen (Abb. Ib 26), der 1939 von Preußen nach Bremen eingemeindet wurde, erhielt erstmalig einen neuen Stückgutschuppen.

Eine neue Schlepper- und Binnenschiffsliegestelle zwischen Stephani- und Bürgermeister-Smidt-Brücke wird zur Zeit zwischen der kleinen und großen Weser an der Stelle des bisherigen Trennungswerkes und entlang dem Ufer der kleinen Weser errichtet. Weitere Liegeplätze für Binnenschiffe wurden im Industriehafen und entlang der Einfahrt zum Holz- und Fabrikhafen angelegt, um eine reibungslose Abwicklung des Massengutverkehrs auf dem Wasserwege zu gewährleisten.

Wie aus der graphischen Tabelle hervorgeht, sind bis zum 1. Juli 1951 von den zerstörten Anlagen wiederhergestellt (Abb. Ib 13):

47 Prozent der Schuppen,
39 Prozent der Speicher,
73 Prozent der Krane,
95 Prozent der Gleisanlagen,
91 Prozent der Kajen,
93 Prozent der Brücken,
75 Prozent der schwimmenden Landeanlagen.

Besonderes Augenmerk wurde der Weiterentwicklung der Umschlagskrane gewidmet. Der Weserkai ist mit drei neuen vier- und dreibeinigen Vollportal-Umschlagskranen mit neuartigen Konstruktionselementen ausgerüstet (Abb. Ib 27).

Die vorhandenen Halbportalwippkrane in den übrigen Hafenbecken werden nach dem System „Nass" in ihrem hinteren Kranteil umgebaut, um eine Überschattung von Gleisen und Ladebühne auf ein Minimum zu beschränken (Abb. I b 28). Für den Umschlag an den Speichern, Schuppen und im Freigelände wurde ein neuartiger straßengebundener, fahrbarer Kran entwickelt, der gleichzeitig auch für den Kaiumschlag eingesetzt werden kann (Abb. Ib 29). Wenn die Betriebserfahrungen den theoretisch ermittelten Vorteilen entsprechen, wird Bremen diesen neuen Weg wiederum mit Erfolg beschreiten können.



Abb. Ib 18 Neubau des Speichers I im Europahafen
Architekten: Dr. Ing. Säume und Dipl.-Ing. Hafemann

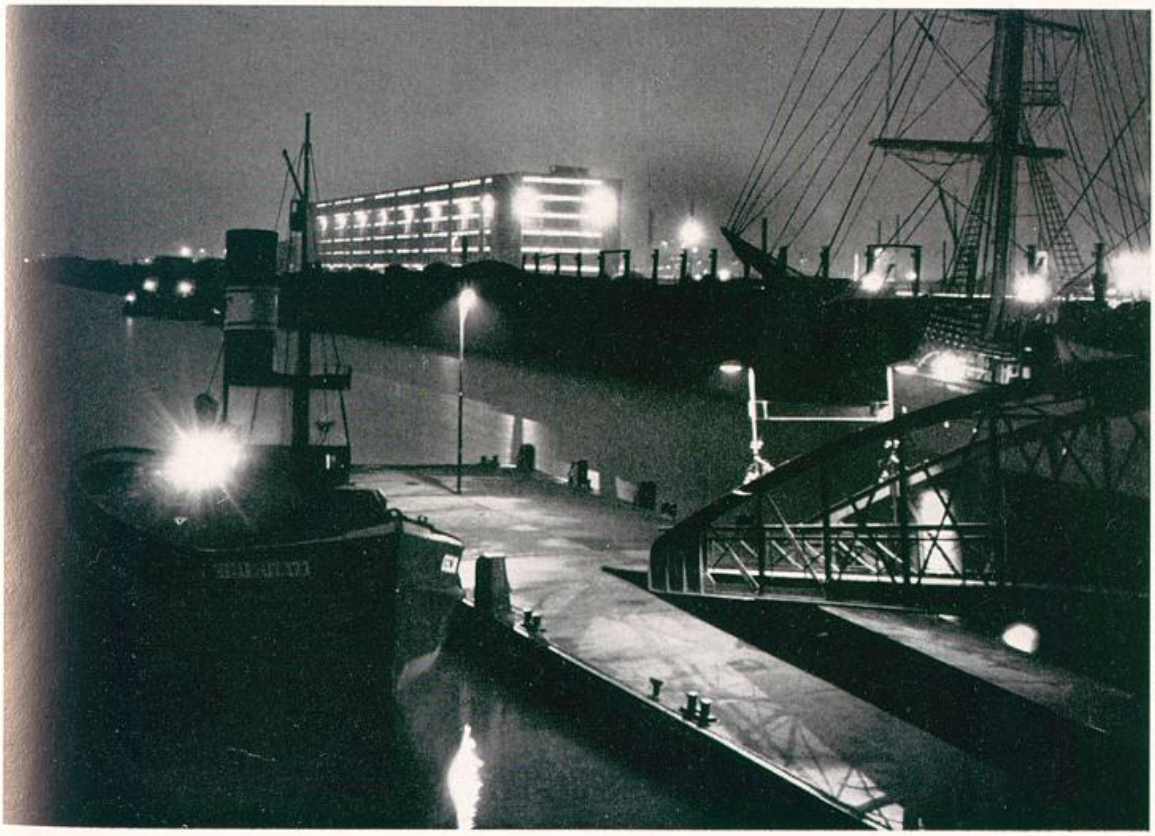


Abb. Ib 19 Speicher I in Betrieb bei Nacht
Architekten: Dr. Ing. Säume und Dipl.-Ing. Hafemann

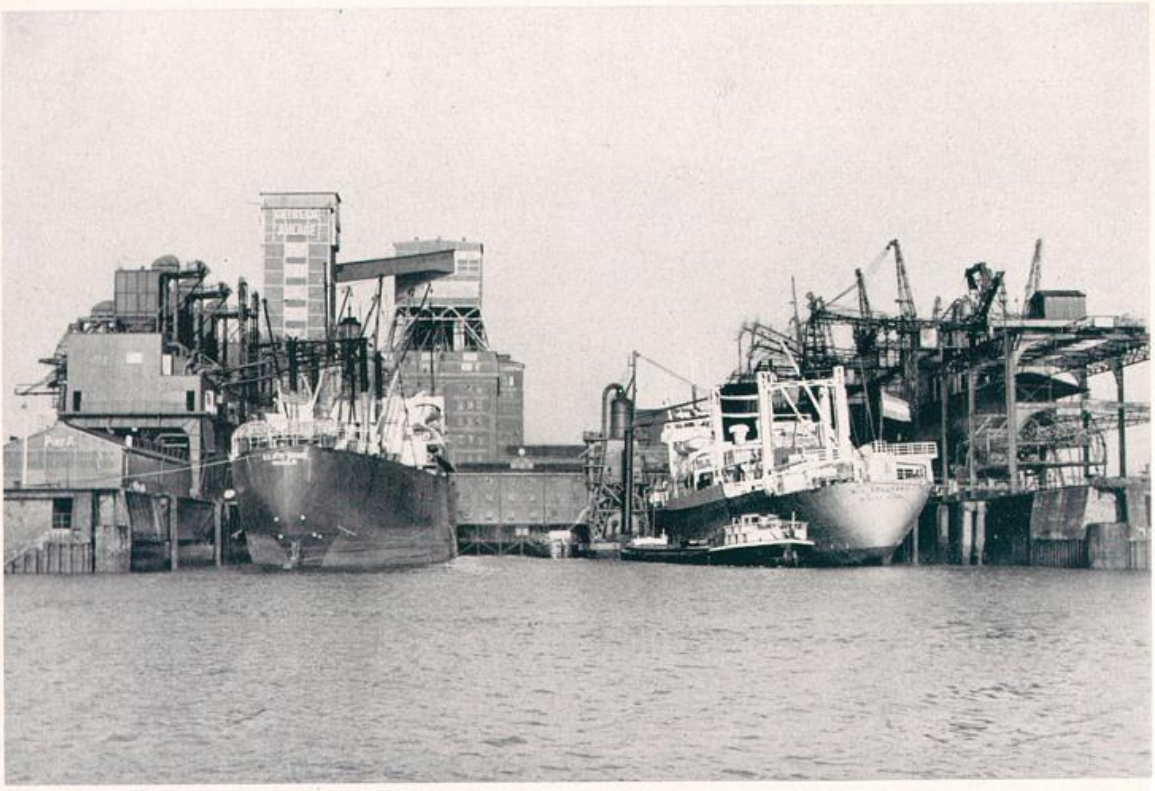


Abb. Ib 20 Neuer Pier A der Getreideanlage

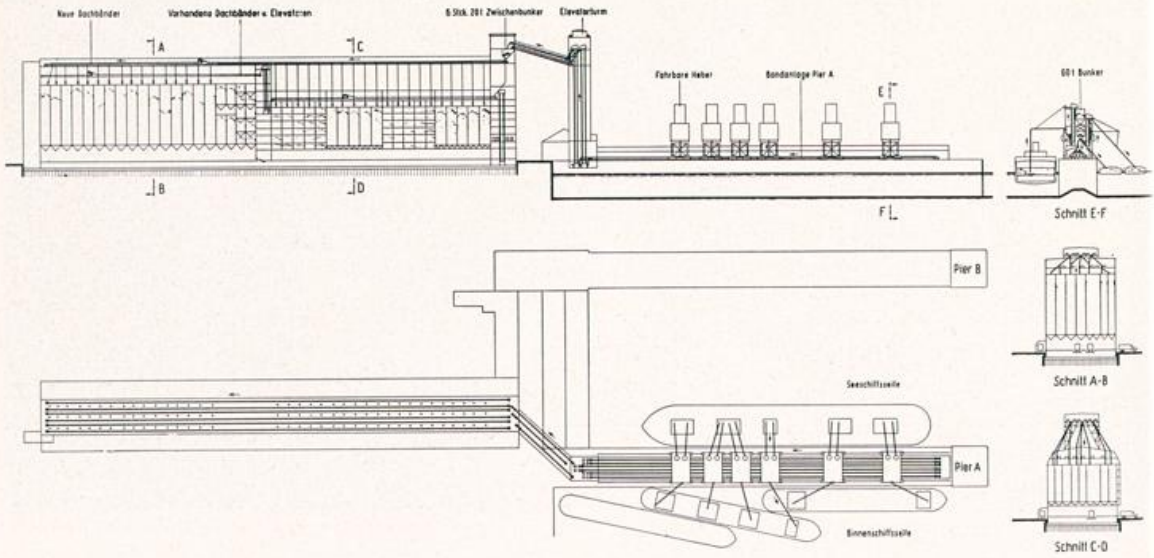


Abb. Ib 21 Schemabild der Einspeicherungsanlage der Getreideanlage

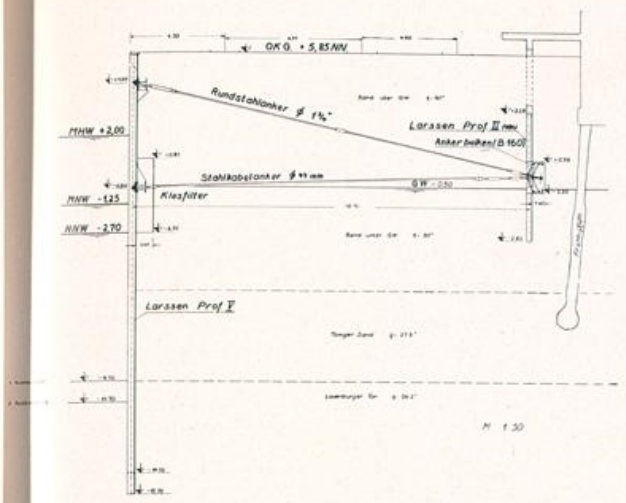


Abb. Ib 22a Kaje Kühlhaus, Holz- und Fabrikenhafen

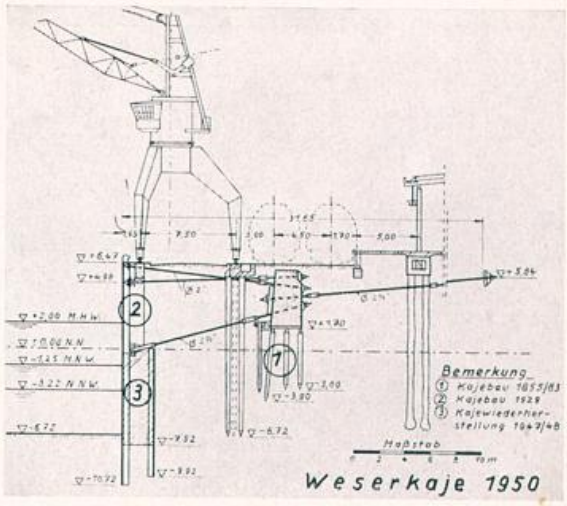


Abb. Ib 23 Weserkaje 1950

Hand in Hand mit der Lösung der technischen Wiederaufbaufragen ging die Ausarbeitung eines Generalplanes für die Häfen in Bremen und Bremerhaven, wobei zu berücksichtigen war, daß wir auf Grund der rapiden Verkehrsentwicklung der letzten 40 Jahre — ohne es anfangs selbst zu bemerken — aus der räumlichen in die zeitliche Nähe hineingewachsen sind. Auch hier ging es nicht darum, hochfliegende theoretische Erweiterungspläne aufzustellen, sondern unter weitgehender Ausnutzung noch vorhandener Teile von Anlagen aus zeitlichen Engpässen, gewonnenen Erfahrungen und richtiger Einschätzung zukünftiger Aufgaben ein Optimum zu erhalten. Das Ziel aber mußte bleiben, der nachfolgenden Generation alle Möglichkeiten des weiteren Ausbaues offen zu lassen.

Die Gegenüberstellung der Hafenpläne der Vor-



Abb. Ib 22b Kühlhaus am Holzhafen (rechts die Getreideanlage)

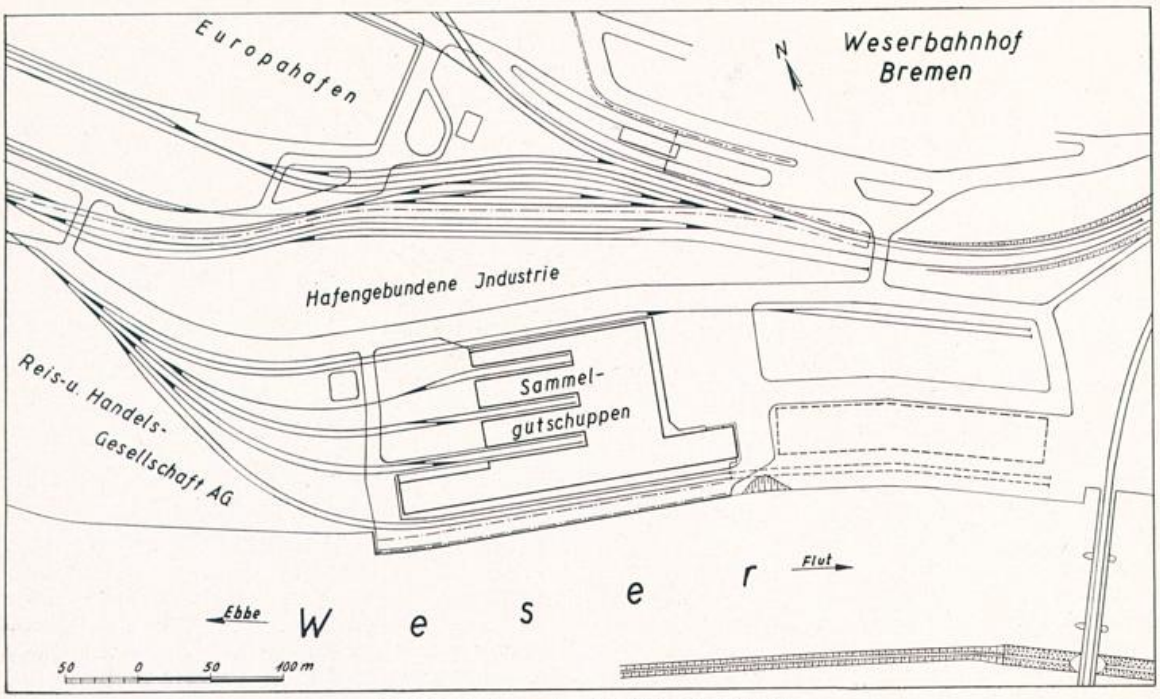


Abb. Ib 24 Lageplan des Weserbahnhofs

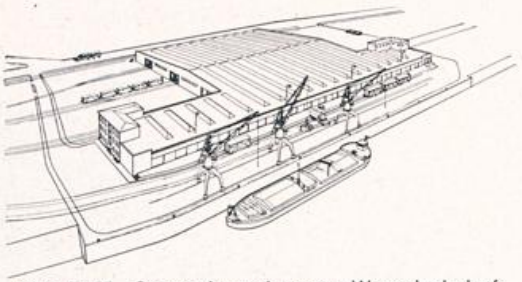


Abb. Ib 25 Sammelgutschuppen Weserbahnhof



Abb. Ib 26 Weserhafen Bremen-Hemelingen

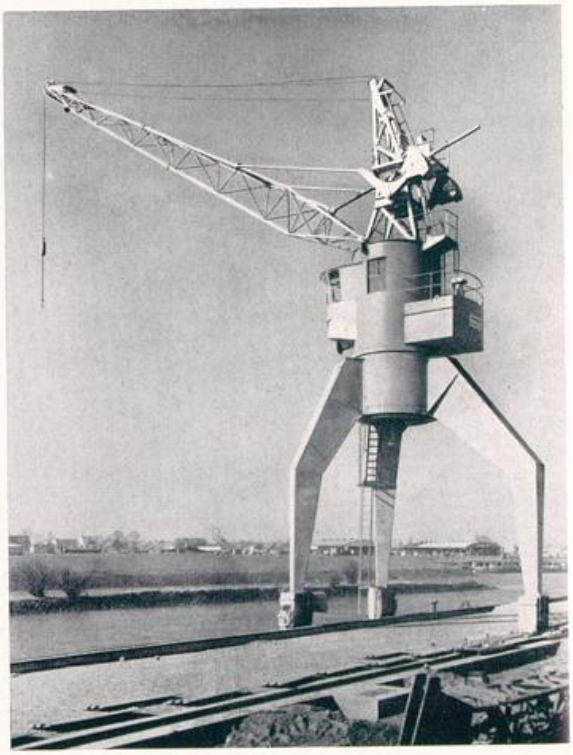


Abb. Ib 27 Neuer Umschlagkrantyp auf dem Weserbahnhof



Abb. Ib 28 3-Bein-Krane im Europahafen

und Nachkriegszeit des Überseehafens und Europahafens (Abb. Ib 30 u. 31) zeigt, wie stark der Gedanke der Schaffung von unbedingt notwendigem Raum in den Häfen mit der Erweiterung der Straßen- und Eisenbahnwege, der Schaffung von Parkplätzen und zügigen Zufahrten zu den Häfen verfolgt wurde. Es wäre falsch, die Aufnahmefähigkeit eines Hafens zu erhalten oder noch zu vergrößern, wenn nicht die An- und Abfuhr auf den Binnenwegen in das richtige Verhältnis zu ihr gebracht würde. Aus dem vorhandenen Hafenraum ein Maximum an Leistungsfähigkeit herauszuholen, war der Leitgedanke der Wiederaufbaumaßnahmen in den stadtbremischen Häfen.



Abb. Ib 29 Neuartiger straßengebundener fahrbarer Kran

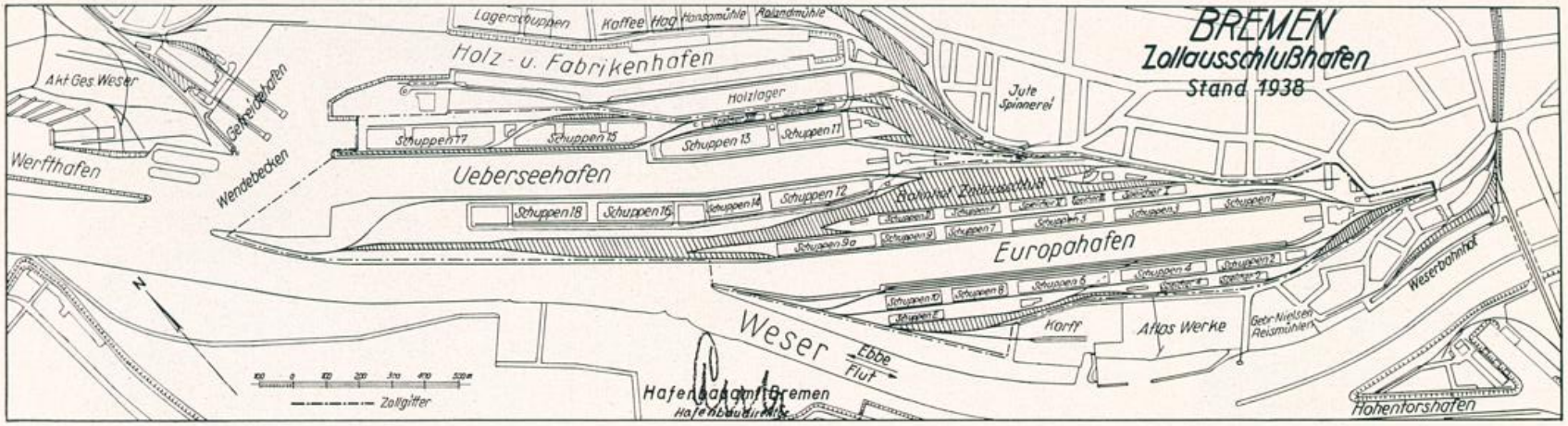


Abb. Ib 30 Zollausschlußhäfen 1938

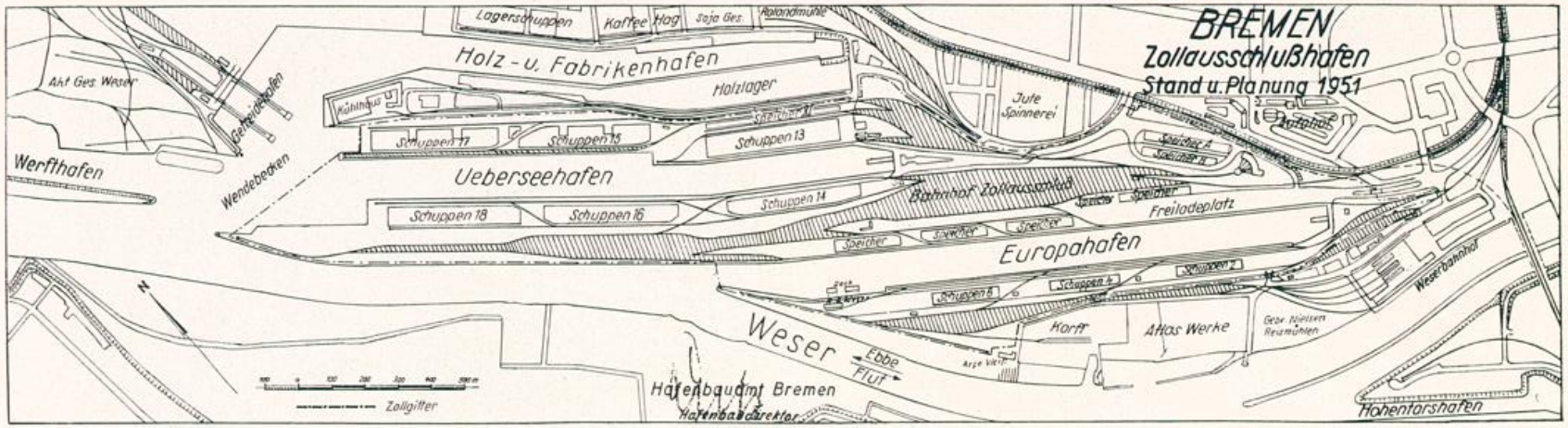


Abb. Ib 31 Zollausschlußhäfen 1951 mit dem z. T. fertiggestellten und geplanten Wiederaufbau der Anlagen

B. BREMERHAVEN, DIE HANDELSHÄFEN, Plan 2

Die Bauten in Bremerhaven verlangten wegen der großen Wassertiefe und der schlechtesten Untergrundverhältnisse von den jeweiligen Ingenieurgenerationen höchste Ingenieurkunst. Im Kampf mit den Naturgewalten wurden Rückschläge ausgewertet und die jeweils neuesten theoretischen Erkenntnisse mit den Erfahrungen der Praxis verbunden. Es ist daher nicht verwunderlich, daß die Großbauten der Schleusen und Trockendocks jener Generationen im In- und Ausland größte Beachtung fanden.

Die alte Bremerhavener Bockkonstruktion der Kajen (Abb. Ib 32) ist in ihrer Einfachheit und Billigkeit auch heute noch unübertroffen. Daß später außerhalb der Häfen und bei der Nordschleusenanlage von ihr abgewichen wurde, lag nicht an ihrer Wertigkeit, sondern daran, daß die Grenze ihrer Anwendbarkeit bei rund 16 bis 17 m Höhe erreicht war.

Gegen Ende des vorigen Jahrhunderts schuf Bremen mit der Kaiserschleuse für die großen Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd den Zugang zu den Schleusenhäfen. Der zunehmende Baumwollumschlag verlangte Anfang dieses Jahrhunderts den Ausbau des vorderen Teiles des Kaiserhafens II (Abb. Ib 33) und des Kaiserhafens III mit

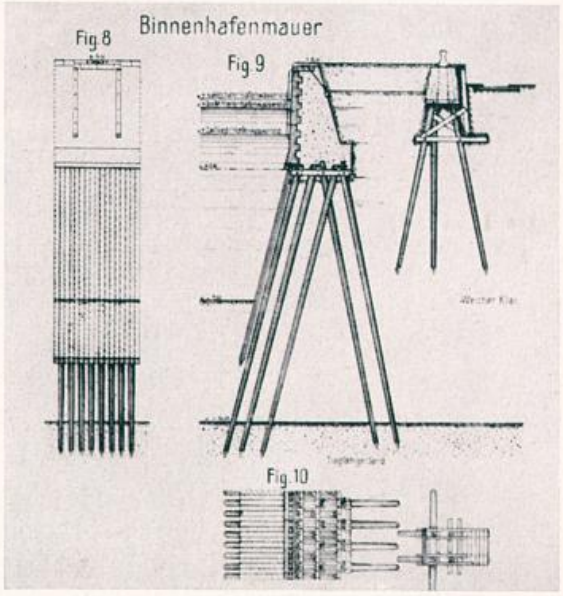


Abb. Ib 32 Bockkonstruktionen der Hafenmauer

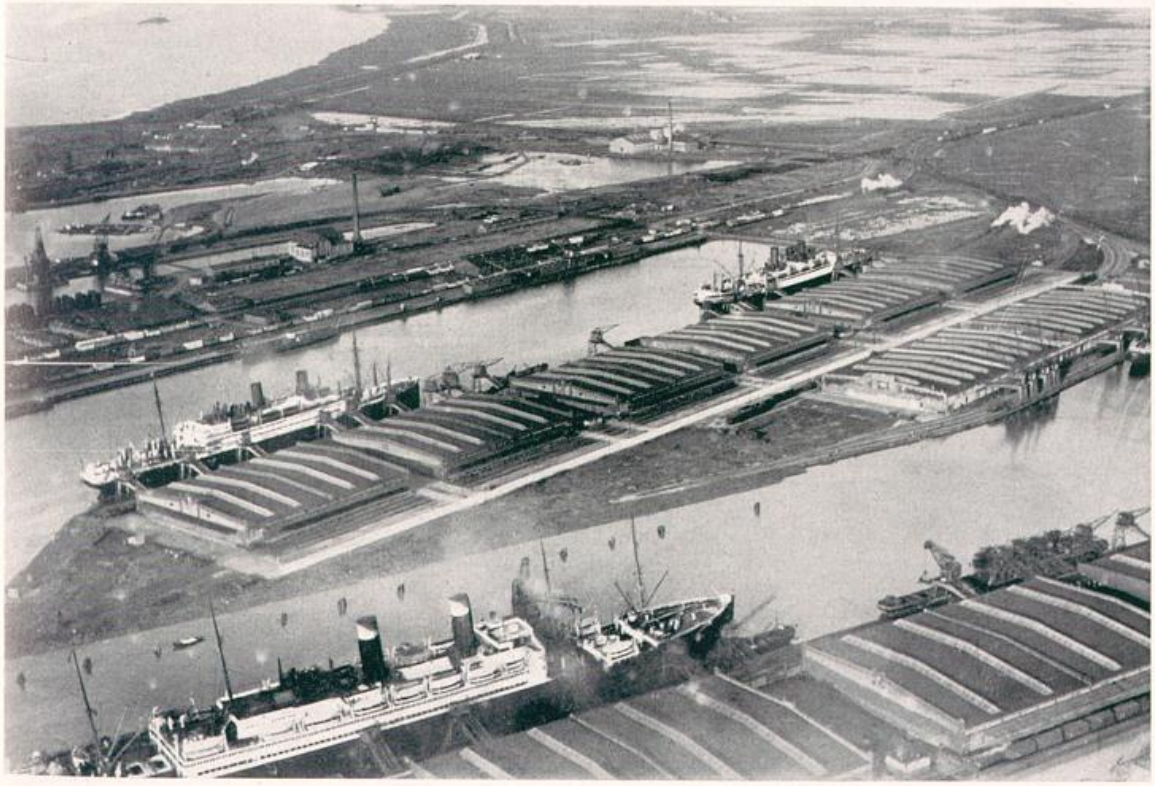


Abb. Ib 33 Kaiserhäfen II und III

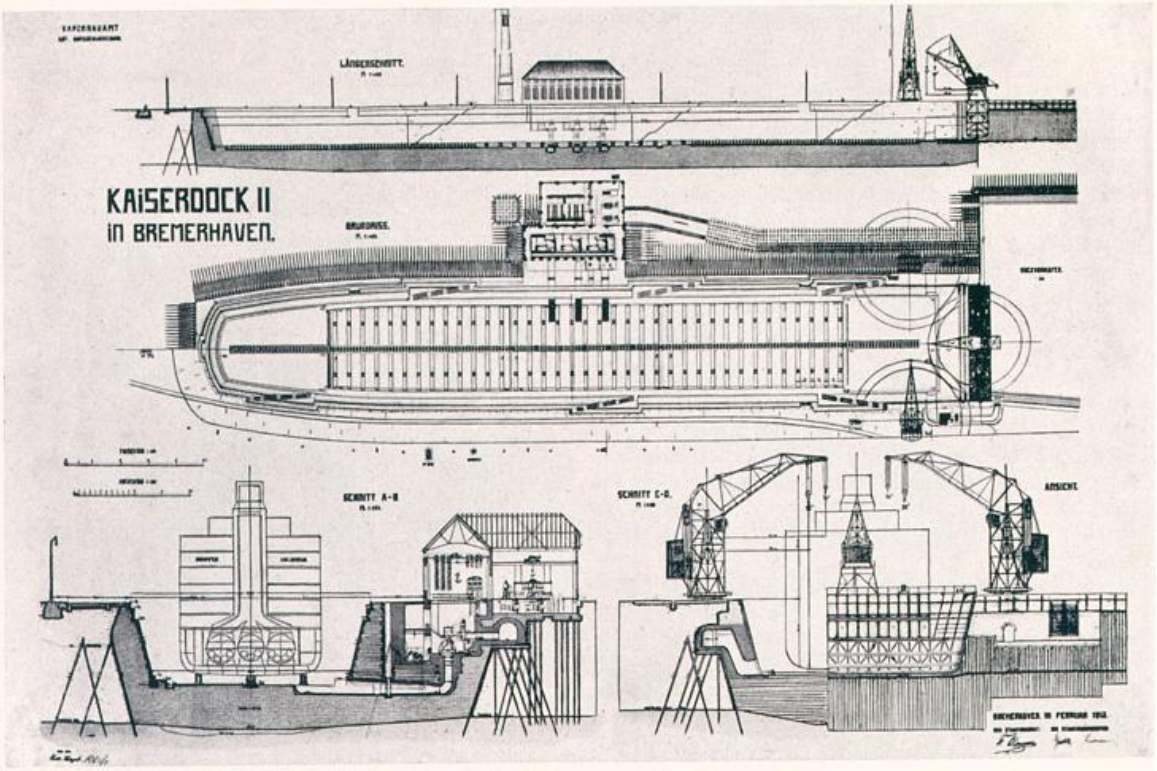


Abb. Ib 34 Kaiserdock II in Bremerhaven

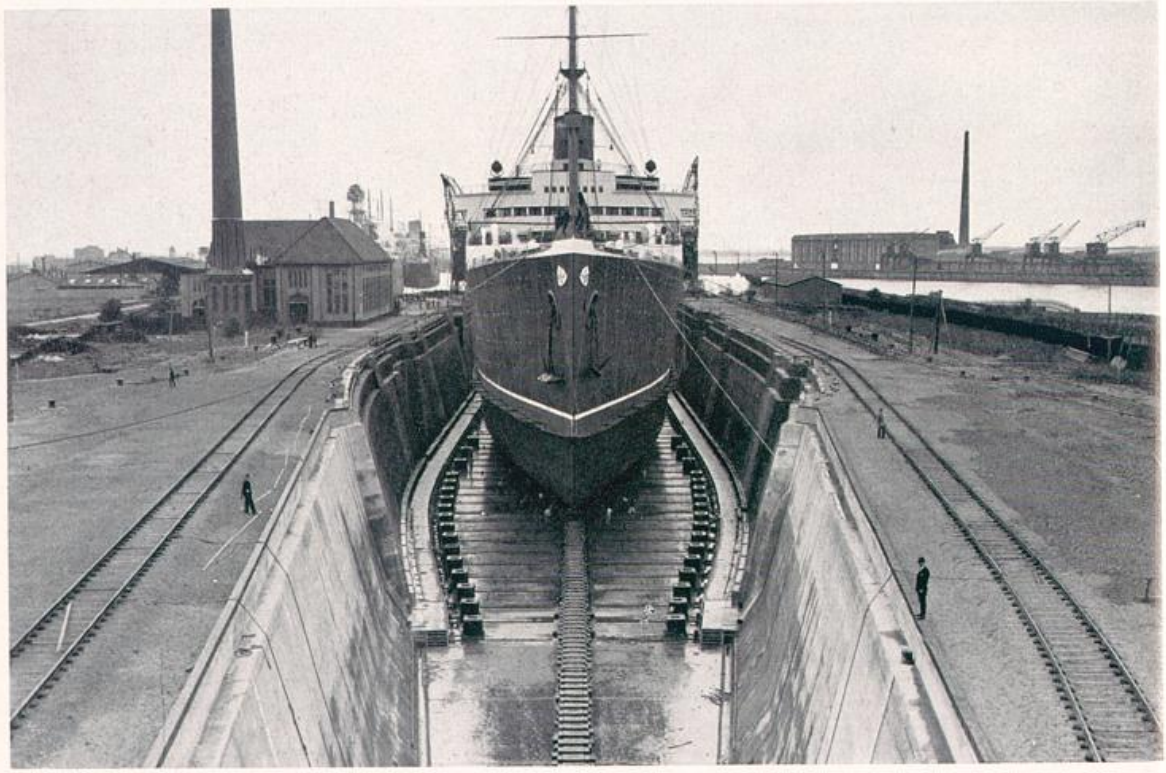


Abb. Ib 35 Kaiserdock II mit Verlängerung

Schuppen, Straßen, Gleisen und Kranen. Die wachsende Größe der Fahrgastdampfer forderte außerdem eine entsprechende Dockungsmöglichkeit, für die das Kaiserdock I nicht mehr ausreichte. So entstand in den Jahren 1907/12 das damals in der Ingenieurwelt Aufsehen erregende Meisterwerk des Kaiserdocks II mit einer Länge von 268 m, 35,2 m geringster Breite und 11 m Wassertiefe unter Mittel-Hafenwasserstand (Abb. Ib 34). Noch heute steht dieses Bauwerk und genügt nach seiner Verlängerung um 67 m in den Jahren 1930/31 allen neuzeitlichen Ansprüchen des Weltverkehrs; Schiffe bis 85 000 BRT können von ihm aufgenommen werden (Abb. Ib 35) [4]).

Nach dem ersten Weltkrieg setzte mit dem Wiederaufblühen der deutschen Seeschiffahrt eine neue Bauperiode hinter und vor den Schleusen ein [5]).

1923 bis 1926 wurden am Verbindungshafen die Schuppen F und G in der alten bewährten Bauweise errichtet. Das Kühlhaus Frigus entstand 1923 am Verbindungshafen für rund 26 000 t Lagerfähigkeit für Gefrierfleisch mit modernen Transporteinrichtungen am Kai und im Kühlhaus. Das Werk dient heute noch der Einlagerung von Fleisch, Eiern, Butter und Fisch (Abb. Ib 36). Um weiteren Ansprüchen für die Zukunft gerecht zu werden, wurde 1926 der Kaiserhafen II verlängert und mit einer neuen Kaje von 300 m Länge in der bewährten Bockbauweise ausgerüstet. An dieser Kaje wurde der Schuppen 17 erbaut und



Abb. Ib 37 Bananenumschlag



Abb. Ib 36 Kühlhaus Frigus

als erster mit modernen Wippkranen ausgerüstet (Abb. Ib 33). Zu gleicher Zeit entstand am Nordende des Kaiserhafens III die neue Bananen-

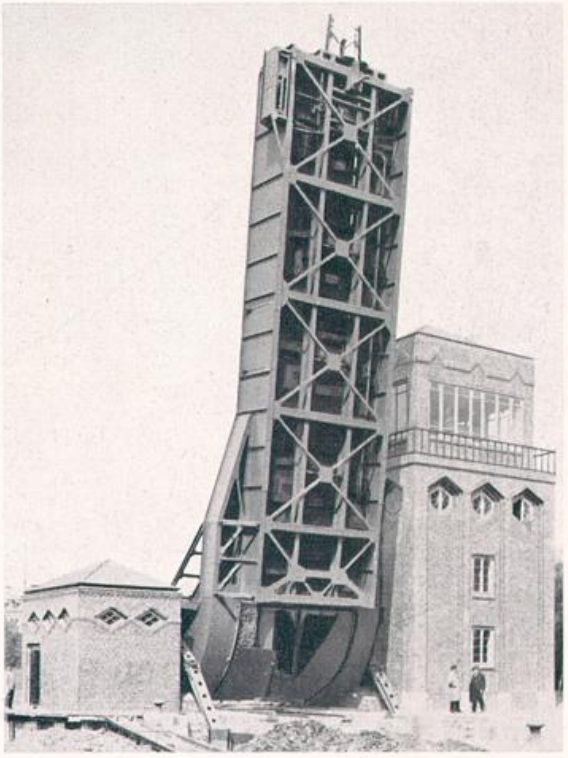


Abb. Ib 38 Klappbrücke am Verbindungskanal

[4]) Die Neubauten wurden von dem Amt: Hafenerweiterung unter Baurat Clausen mit den Abt.-Baumeistern Tillmann (bis 1908) — Thalenhorst (bis 1910) — Günther und dem Dipl.-Ing Andressen (ab 1908 Abt.-Baumeister) durchgeführt.

[5]) Die Leitung des Hafenbauamtes Bremerhaven hatte Hafenbaudirektor Claussen. Die Neubauten wurden von dem Oberbaurat Beck (bis 1929) und den Bauräten Andressen, Quadbeck und dem Dipl.-Ing. Otto durchgeführt.

umschlagsanlage, deren Förderbandanlage die Bananen direkt aus dem Seeschiff, vor der Witterung geschützt, in die Waggons einlädt. Innerhalb von acht Stunden können Seeschiffe mit 43000 Bushel Bananen abgefertigt, und die Sonderzüge sofort ins Binnenland weiter befördert werden. Auch diese Anlage ist im Jahre 1949, nachdem sie auch für die Verladung in Lastkraftwagen hergerichtet war, wieder in ihrer bewährten Konstruktion in Betrieb genommen worden (Abb. Ib 37).

Um den Schiffsverkehr zu dem damaligen Fischereihafen von Bremerhaven, dem „Alten Hafen", zu verbessern, wurde 1924 der dort vorhandene Engpaß zwischen dem „Alten" und „Neuen Hafen" erweitert. Der Straßen- und Eisenbahnverkehr wurde mit Hilfe von zwei leistungsfähigen einarmigen Klappbrücken über den neuen Verbindungskanal hinweggeführt (Abb. Ib 38).

Als der Norddeutsche Lloyd sich Mitte der zwanziger Jahre entschloß, mit dem „Columbus", einem Fahrgastdampfer von rund 32 000 BRT, den neuzeitlichen Fahrgastverkehr auf dem Nordatlantik wieder aufzunehmen, war es notwendig, sich über die Anpassung der Anlagen in Bremerhaven an den Verkehr großer Fahrgastschiffe schlüssig zu werden. Bereits im Jahre 1914 war der Bau einer neuen großen Seeschleuse, der Nordschleuse, beschlossen und mit dem Aushub und der Umrammung der Häupterbaugruben begonnen worden. Der Krieg setzte der weiteren Ausführung jedoch ein vorläufiges Ende. 1924 wurde der Bau der Columbusmauer am Weserstrom für eine Wassertiefe von 12,50 m unter Schiffahrtsnull in Angriff genommen und 1928 beendet. Sie war eines der ersten Bauwerke für diese große Wassertiefe und stellte bei den hier vorliegenden Untergrundverhältnissen (Abb. Ib 39) mit 19,5 m freier Höhe den Grenzfall dar für die Anwendbarkeit des Bremerhavener Bockpfahlrostes.

Auf dem dem Watt abgerungenen neuen Gelände wurde der „Bahnhof am Meer", der Columbusbahnhof (Abb. Ib 40 und 41), errichtet, der im Nordatlantikverkehr bei der Abfertigung der stolzen Schnelldampfer „Bremen" und „Europa" mit seinen weit ausladenden Wippkranen, mit der großen Öltankanlage der DAPOLIN von 32 000 cbm Gesamttankinhalt und seinen Öl- und Wasserzuleitungen im Kai und seinen ausgedehnten Straßen- und Gleisanlagen seine Leistungsfähigkeit immer wieder bewiesen hat. Innerhalb von vier bis fünf Stunden konnten bis zu 2000 Fahrgäste abgefertigt und in Sonderzügen nach Nord, Ost, West und Süd weiterbefördert werden. 1936 legte der „Leviathan" ex „Vaterland" mit fast 57 000 BRT und einem Tiefgang von 12,20 m = 40 Fuß ebenfalls am Columbuskai an.

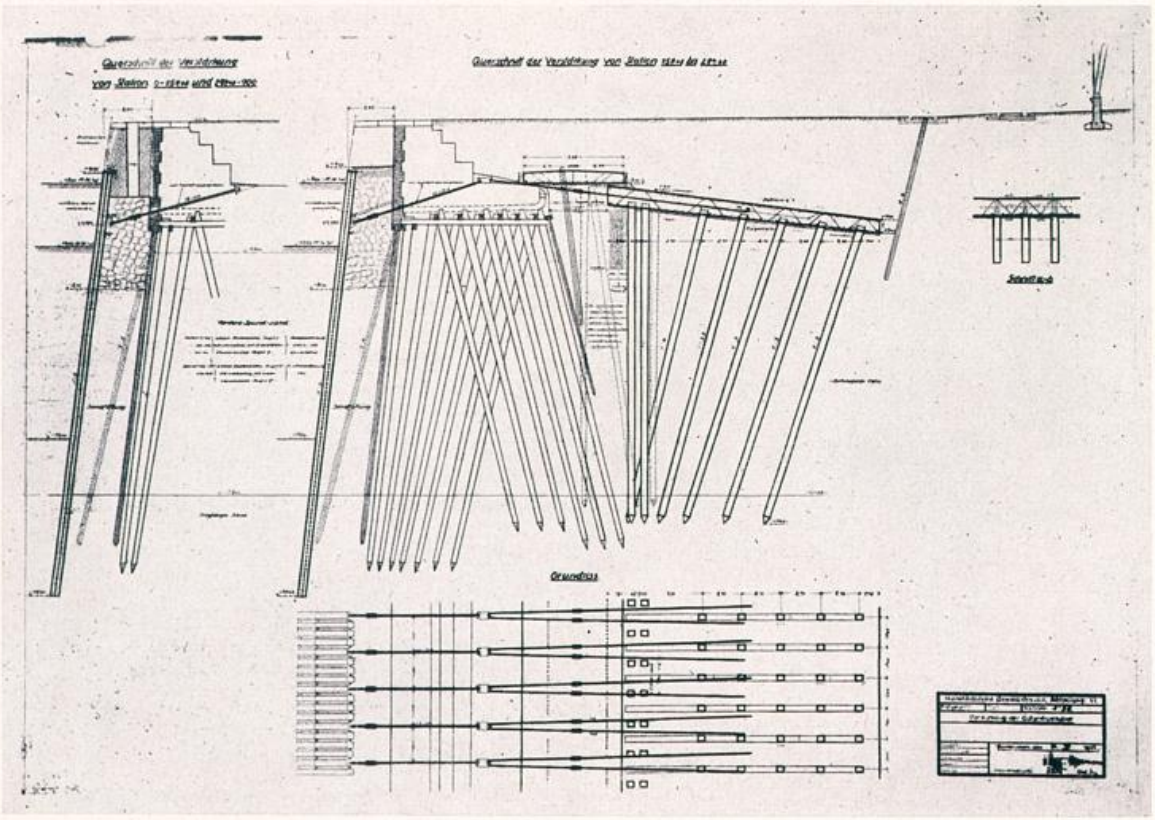


Abb. Ib 39 Querschnitt und Grundriß der Columbusmauer mit Verstärkung

Mit den immer schneller werdenden Großschiffen wuchs auch der Wunsch der Fahrgäste nach schnellerer Beförderung vom Bestimmungshafen aus. So entschloß sich Bremen 1926/27, hinter der zukünftigen Nordschleuse einen Flugplatz mit Halle und Betriebseinrichtungen zu schaffen und in den Dienst des Nordatlantik-Verkehrs zu stellen. Mit der sprunghaften Flugzeugentwicklung konnte der Flugplatz in seiner Ausdehnungsbegrenzung nicht mehr Schritt halten. Trotzdem war es seinerzeit ein Fortschritt in der Kombination Fahrgastschiff — Flugzeug.

1928 wurden die Pläne für die Nordschleusenanlage wieder aufgenommen und ihre Konstruktionen nach den neuesten Erkenntnissen in der Ingenieurwissenschaft entwickelt (Abb. Ib 42 und 43) [6]).

In umfangreichen Bohrungen wurden die Gefahrenstellen im Untergrund aufgedeckt, die Bodenproben in Versuchsanstalten auf ihre Wertigkeit untersucht und als Ergebnis dieser Untersuchungen die Lage der Schleuse um 180 Grad gedreht angeordnet.

Beim Bau der Nordschleuse wurde an Stelle der Bockkaje eine Kaje mit breitem Pfahlrost gewählt. Für Schleuse und Kajen gelangten Stahlbeton und Stahlspundbohlen im weitesten Umfange zur Verwendung (Abb. Ib 44). In welchem Maße übrigens die Kaimauern im Verlauf von 66 Jahren gewachsen sind, zeigt die Abbildung Ib 45.

So entstanden in den Jahren 1928 bis 1931 die



Abb. Ib 40 Columbuskaje mit Bahnhofs- und Öltankanlagen



Abb. Ib 41 Der „Bahnhof am Meer" auf der Columbuskaje

[6]) Die Leitung des Hafenbauamtes Bremerhaven lag bis 1931 in den Händen von Hafenbaudirektor Claussen, 1931 in den Händen des Verfassers. Die Neubauten wurden von einer gesonderten Neubauabteilung unter Leitung des Verfassers zusammen mit den Bauräten Otto und Quadbeck, den Diplom-Ingenieuren Martinsen, Schwichow, Goldammer durchgeführt.

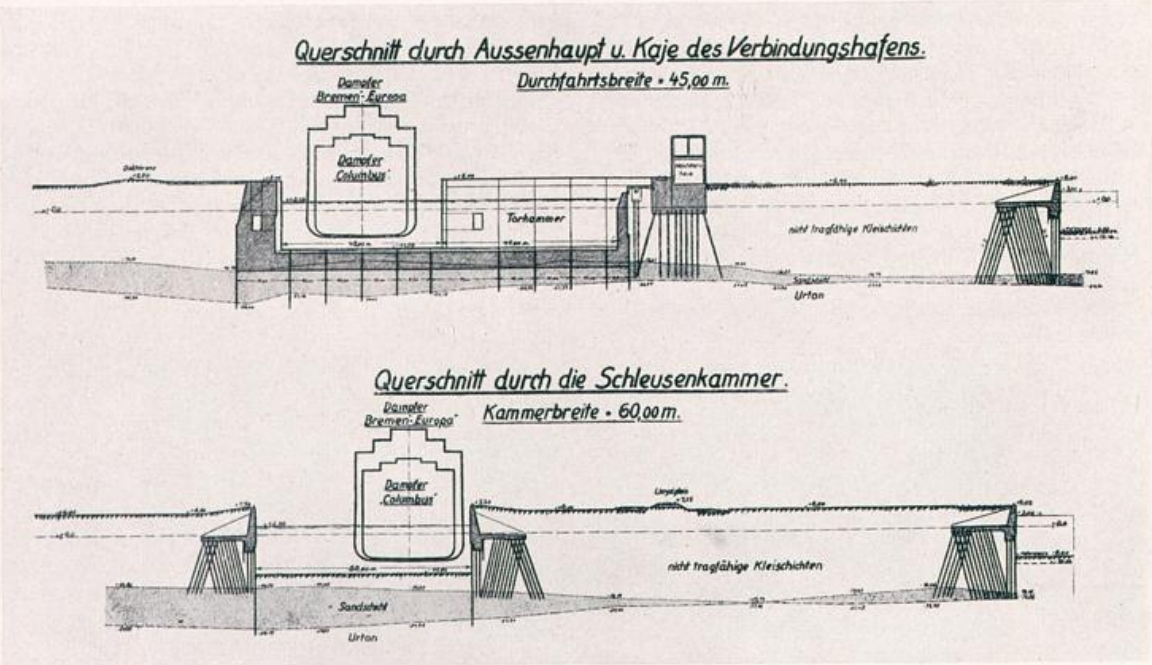
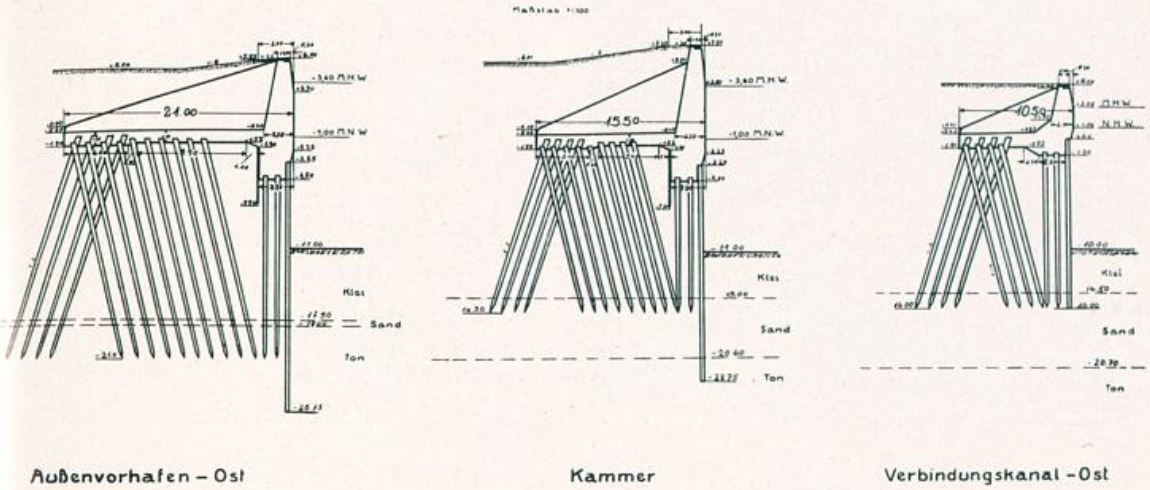


Abb. Ib 42 Querschnitt durch Außenhaupt und Kaimauer der Nordschleuse



Abb. Ib 43 Flugzeugaufnahme der Nordschleusenanlage kurz vor der Fertigstellung



Außenvorhafen – Ost | Kammer | Verbindungskanal – Ost

Abb. Ib 44 Kajen der Nordschleuse

Nordschleusenanlage mit Vorhafen, Schleuse, Wendebecken, Drehbrücke für Straßen- und Eisenbahnverkehr (Abb. Ib 46), verlängertem Verbindungshafen und die Verlängerung des Kaiserdocks II, wiederum Bauwerke, die sich den fast zu gleicher Zeit in Holland — Belgien — Frankreich und England entstandenen Großanlagen für die Seeschiffahrt würdig zur Seite stellen konnten.

In den Jahren 1937/40 wurde der Kaiserhafen II um weitere 400 m verlängert. Die geplante Verbindung der Verlängerung mit dem vorhandenen Becken kam jedoch nicht zustande, da sie eine kostspielige Umlegung der Eisenbahn- und Straßenverbindungen zur Folge gehabt hätte. Sie bleibt der zukünftigen Verkehrsentwicklung vorbehalten [7]).

[7]) Die Leitung des Hafenbauamtes Bremerhaven lag in den Händen von Oberbaurat Andressen, der Neubauten in den Händen von Baurat Otto.

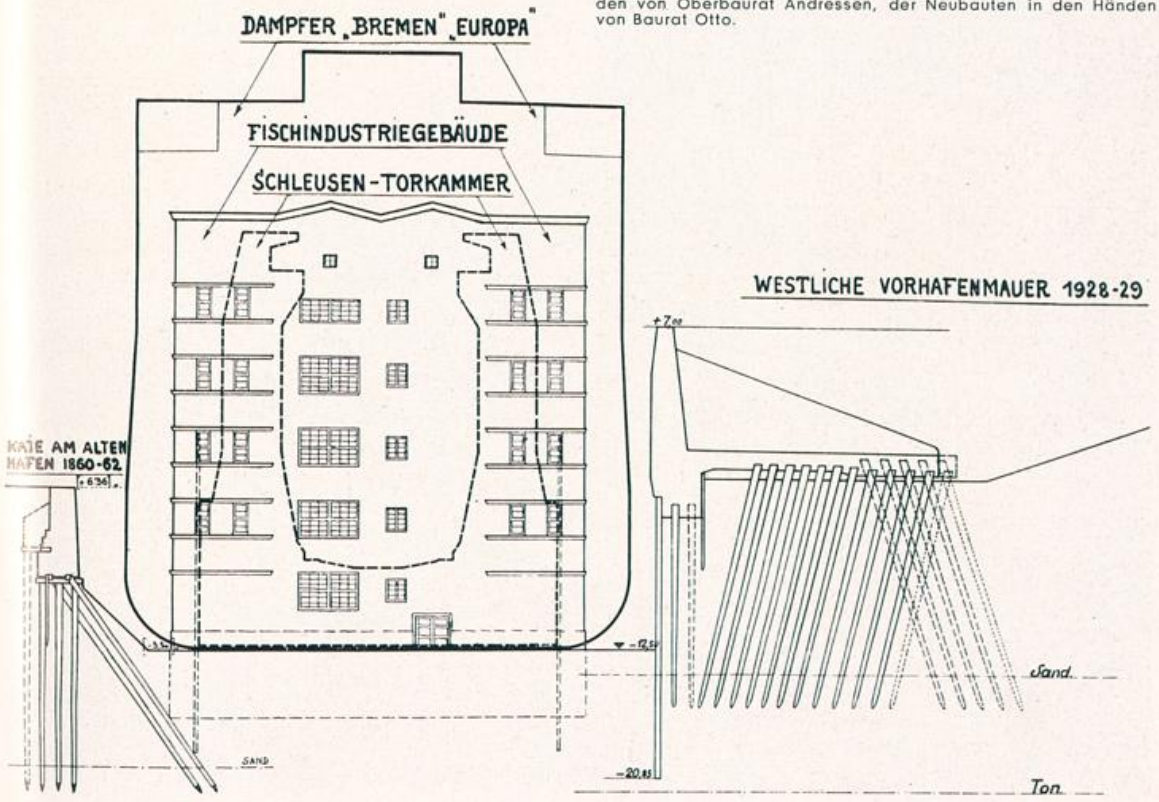


Abb. Ib 45 Ein Vergleich der Kaimauern aus den Jahren 1860/62 und 1928/29

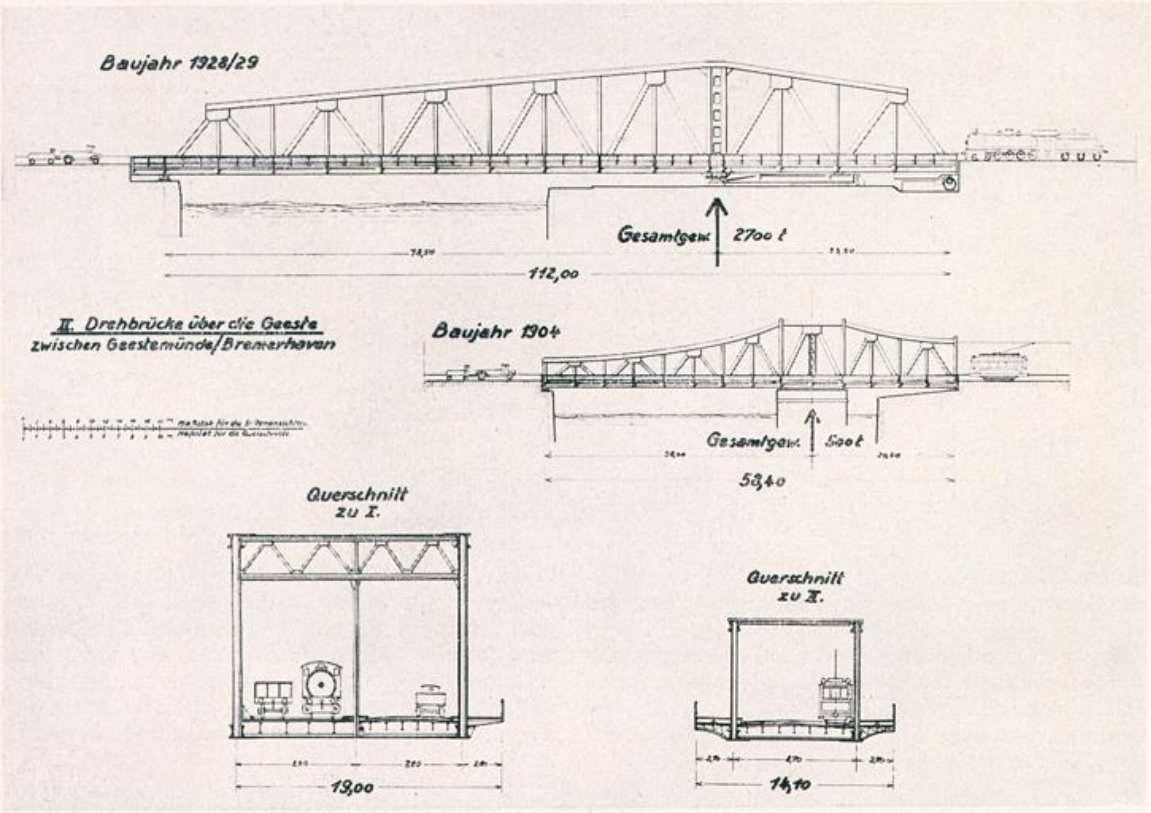


Abb. Ib 46 Drehbrücke für Straßen- und Eisenbahnverkehr über den Verbindungshafen



Abb. Ib 47 Die neue Fahrgastabfertigungsanlage am Vorhafen der Kaiserschleuse

Fast 10 Jahre dienten die neuen Anlagen in Bremerhaven dem friedlichen Wettbewerb. Der zweite Weltkrieg zerstörte den Columbusbahnhof, beschädigte die Nordschleuse, allerdings ohne ihren Betrieb zu gefährden, zerstörte die Schuppen F und G und den alten Lloydbahnhof. Gegenüber Bremen waren die Kriegsschäden in Bremerhaven verhältnismäßig gering.

Während nach dem unglücklichen Ausgang des Krieges der Hafen von Bremerhaven in erster Linie dem Nachschub der U.S. Army und den Belangen der U.S. Navy diente, blieb der private Stückgut- und Fahrgastverkehr nahezu bedeutungslos. Trotzdem wurde mit Hilfe der Amerikaner die Ölkaje zur Versorgung der Öltankanlagen auf dem Columbus-Kaigelände 1947/48 erneuert [8]).

1949 wurde an der neuen Verbindungshafenkaje eine Massengutumschlagsanlage mit drei umgebauten Stückgutkranen errichtet. Als sich Mitte des Jahres 1949, nach der überwundenen Währungsreform, die ersten Anzeichen für einen in Aussicht stehenden Fahrgastverkehr, wenn auch durch ausländische Schiffahrtslinien, bemerkbar machten, entschloß sich Bremen, eine neue Fahrgastabfertigungsanlage an dem Vorhafen der Kaiserschleuse zu errichten, da der Columbuskai der U.S. Navy auch weiterhin dienen mußte (Abb. Ib 47). Mitte August wurden Pläne und Gelder für einen ersten Ausbau genehmigt und die Anlage am 3. April 1950 dem Betrieb übergeben.

Am 25. Oktober 1950 legte der Fahrgastdampfer „Gripsholm" der Schweden-Amerika-Linie erstmalig an (Abb. Ib 48). Es folgte dann die „Stockholm" der gleichen Linie im Wechselverkehr. So war nach dem Kriege das Eis in dem privaten Fahrgastverkehr im Nordatlantik von und nach Bremerhaven gebrochen.

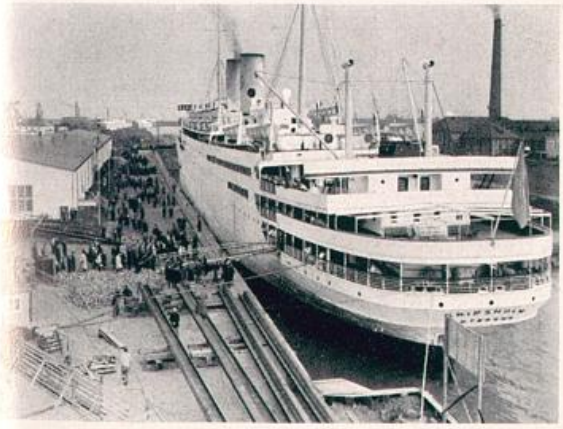


Abb. Ib 48 Fahrgastdampfer „Gripsholm" an der neuen Fahrgastanlage

Neben der Verlängerung der Vorhafenkaje entstand auf dem ehemaligen Gelände des alten Lloydbahnhofs eine neuzeitliche Fahrgastabfertigungsanlage, bestehend aus einer rund 150 m langen hölzernen Zollhalle (Abb. Ib 49) mit

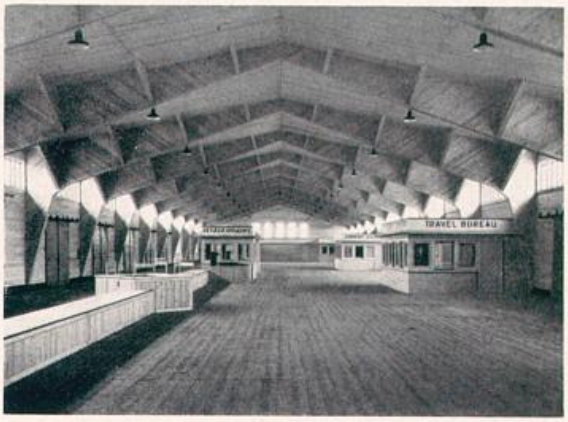


Abb. Ib 49 Die Zollabfertigungshalle der Fahrgastanlage



Abb. Ib 50 Der Wartesaal der Fahrgastanlage

weiträumigen Wartesälen und allen zusätzlichen Nebenanlagen und den großen überdachten Fahrgast- und Gepäckbahnsteigen (Abb. Ib 50).

Als Mitte des Jahres 1950 die begründete Aussicht bestand, daß auch die 29 600 BRT große „Washington" der U.S. Lines auf einzelnen Reisen Bremerhaven zur Ab- und Aufnahme von Post und Fahrgästen anlaufen würde, entschloß sich Bremen abermals, einen weiteren Schritt in dem Ausbau einer neuzeitlichen Fahrgastanlage zu tun und den im schnellen und einfachen Ablegen größter Fahrgastdampfer bewährten Columbuskai um 250 m zu verlängern, um so der „Washington" und anderen großen Fahrgastdampfern schnellste Abfertigung zu gewährleisten. Um mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Mitteln die zweckmäßigste Anlage zu schaffen, wurden ein auf Stahlpfählen ruhender offener Kai mit hochliegender Stahlbetonrostplatte gewählt und nach eingehenden Vorversuchen die Grenztragfähigkeit der Stahlpfähle wesentlich erhöht. Der Korrosionsgefahr der vom strömenden Wasser umgebenen

[8]) Während dieser Nachkriegsbauperiode untersteht das Hansestadt Bremische Amt dem Hafenbaudirektor Otto. Die Neubauten wurden durchgeführt von Oberbaurat Gravert und Baurat Schnelle.

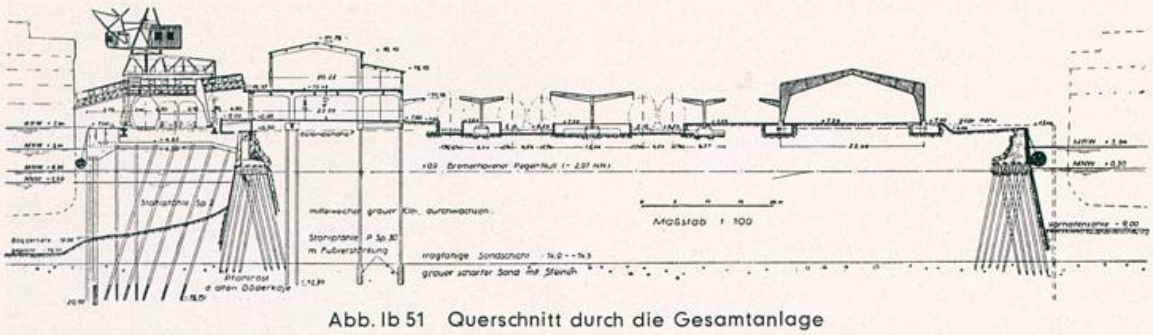


Abb. Ib 51 Querschnitt durch die Gesamtanlage

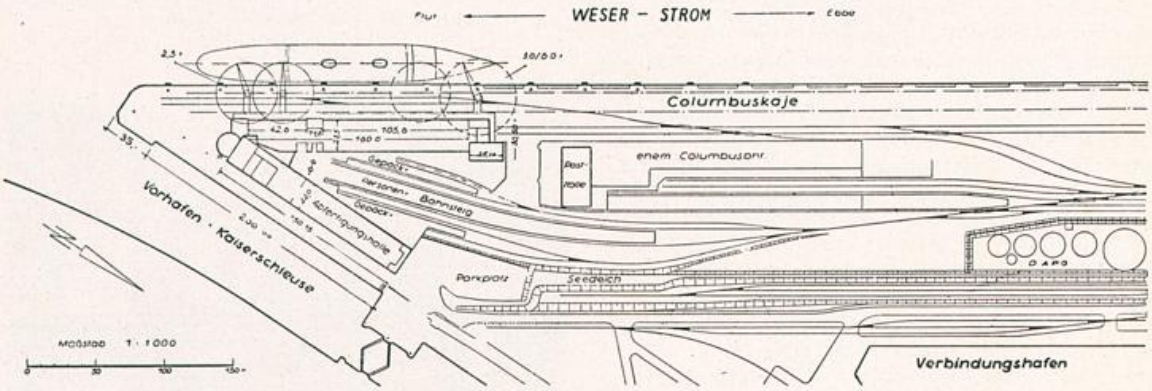


Abb. Ib 52 Lageplan der neuen Fahrgastabfertigungsanlagen am Vorhafen der Kaiserschleuse und am verlängerten Columbuskai

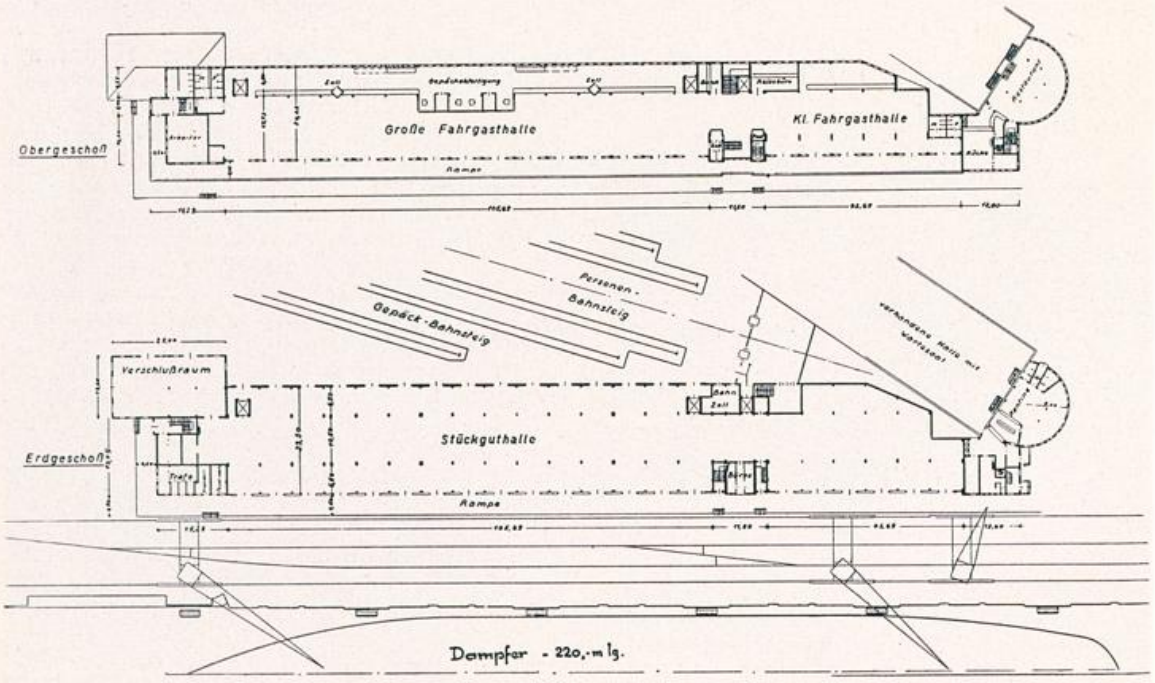


Abb. Ib 53 Grundriß der neuen Abfertigungsanlage

Stahlpfähle wurde in 6,0 m Höhe von 2,35 m unter MNW bis 3,65 m über MHW durch Verzinkung der Stahlpfähle begegnet (Abb. Ib 51).
Am 25. November 1950 wurde mit der erstmaligen Ankunft des Dampfers „Washington" die neue Anlage, die durch besondere überdeckte Wandel- und Zugänge mit der bestehenden Anlage am Vorhafen der Kaiserschleuse verbunden ist, in Betrieb genommen. An dieser neuen Anlage sind inzwischen die Dampfer der Schweden-Amerika-Linie und der U.S. Lines mit Erfolg abgefertigt worden. Anschließend wurde der Kai mit zwei Gleissträngen und zwei modernen Wippkranen für den Post- und Stückgutverkehr versehen.
1951 ist der Bau eines zweistöckigen Fahrgast- und Stückgutschuppens mit rückwärtigem Gepäckbahnsteig in Angriff genommen worden. Die in V-Form gebaute neue Fahrgastanlage mit zwei Abfertigungsplätzen ist inzwischen dem Verkehr übergeben worden (Abb. Ib 52). Im Erdgeschoß stehen 3300 qm für die Aufnahme von Stückgut zur Verfügung (Abb. Ib 53). Ein weiterer 3-t-Wippkran mit 28 m Ausladung ist im Laufe des Jahres 1951 montiert worden.
Hand in Hand mit der Errichtung einer neuen Fahrgastanlage erfolgte die Ausrüstung der hinter den Schleusen liegenden Kaischuppen mit neuzeitlichen Wippkranen. An den Schuppen A, B und C wurden die vorhandenen elektrischen Drehkrane in moderne Wippkrane umgebaut.
So schließt sich auch für Bremerhaven das Bild der Vorsorge Bremens für die Erhaltung der Schlagkraft seiner Häfen an der Außenweser.
Bremerhavens Hafenanlagen mit 12 m Wassertiefe vor und hinter den Schleusen und einem unbehinderten Zugang vom Meer her für das 12-m-Schiff sind nunmehr in der Lage, auch für die Zukunft die Bedeutung Bremerhavens im internationalen Schiffsverkehr nicht nur zu erhalten, sondern auch zu vermehren.

DIE FISCHEREIHÄFEN, Plan 3

Während bis zum Abschluß des Staatsvertrages vom 1. Oktober 1931 zwischen Preußen und Bremen Bremerhaven im „Alten Hafen" seinen eigenen Fischereihafen unterhielt, fiel Bremen 1947 als Treuhänder die Fürsorge für die großen ehemals preußischen Fischereihäfen in Bremerhaven, die größten Anlagen des Kontinents, zu. Damit übernahm Bremen auch den Wiederaufbau dieses zerstörten Hafens [9]).
Als nach Abschluß der Kriegshandlungen im Mai 1945 die Bilanz über die durch die Kriegsereignisse eingetretenen Zerstörungen in dem Fischereihafen Bremerhaven gezogen werden mußte, ergaben sich schwere Schäden an den Auktions- und Packhallen sowie an den Anlagen der privaten Wirtschaft. Zerstört waren:

13 400 qm Auktionshallen = 50 % des Friedensbestandes, ferner
16 500 qm Packhallen im neuen Fischereihafen und
21 500 qm Auktions- und Packhallen am Alten Hafen,
zusammen 38 000 qm = 54 % des Friedensbestandes.

Erfreulicherweise waren die Doppelschleuse (Abb. Ib 54) und die Kaimauern bis auf wenige lfd. m sowie die umfangreichen Gleisanlagen bis auf örtlich begrenzte Schäden erhalten geblieben. Nur der Fischversandbahnhof wies einige Zerstörungen auf, die aber den Betrieb nicht beeinträchtigten. Der Alte Hafen, der frühere Bremerhavener Fischereihafen, war allerdings schwer vom Kriege betroffen. Nahezu sämtliche Auktions- und Packhallen sowie auch die privaten Anlagen waren zerstört, so daß ihr Wiederaufbau in der alten Form nicht mehr in Frage kam. Das 1926 erbaute Fischereihochhaus blieb aber fast unbeschädigt (Abb. Ib 55). Die gesamten Schäden im Fischereihafengebiet werden auf rund 10 Mill. DM an den staatsseitigen Anlagen und auf rund 18 Mill. DM an den privaten Anlagen geschätzt.
Sofort nach Beendigung der Kriegshandlungen wurden die Aufräumung und der Wiederaufbau der zerstörten Teile des Hafens in Angriff genommen, so daß am 1. Januar 1951 wieder zur Verfügung standen:

25 068 qm Auktionshallen einschl. Halle XV,
51 465 qm Packhallen einschl. Halle XIV und Herings-Salzungs-Schuppen (Abb. Ib 56 bis 60).

Während die alten Auktionshallen Dächer aus Holzkonstruktion hatten (Abb. Ib 61), wurden für den Wiederaufbau Dachkonstruktionen aus Stahlbeton verwandt (Abb. Ib 62).
Hand in Hand mit dem Wiederaufbau der staatlichen ging der Wiederaufbau der privaten Anlagen, insbesondere der Eisfabriken. Hier wurde inzwischen der Engpaß überwunden, so daß bereits im Jahre 1949 die Eisversorgung gewährleistet war. Dank dem Ergebnis des bisherigen Wiederaufbaues konnten in der Fangsaison 1949 bis zu 40 000 Zentner Fische täglich reibungslos wieder aufgenommen und an die Industrie bzw. in das Binnenland weitergeleitet werden.
Für die Unterbringung einer leistungsfähigen Industrie werden von dem großen zur Verfügung stehenden Erweiterungsgelände rund 177 000 qm baureif gemacht, Ende des Haushaltsjahres 1949 konnten bereits 50 000 qm zur Verfügung gestellt werden. Die entlang dem Weserdeich sich erstreckende rund 1100 m lange Ausrüstungskaje soll nach Oberstrom um rund 400 m verlängert

[9]) Während dieses Bauabschnittes hat die Leitung des Hansestadt Bremischen Amtes Hafenbaudirektor Otto. Der Wiederaufbau und Neubau lag in den Händen von Baurat Eckert. Planung und Entwurf wurden im Einvernehmen mit der Fischereihafen-Betriebsgesellschaft und dem Leiter der Bauabteilung, Baumeister Gaumer, durchgeführt.



Abb. Ib 54 Die Fischereihafen-Doppelschleuse



Abb. Ib 55 Fischereihochhaus am Alten Hafen

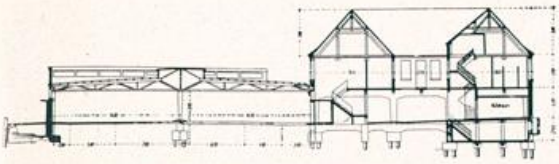


Abb. Ib 56 Wiederaufbau der Versteigerungs- und Packhalle X

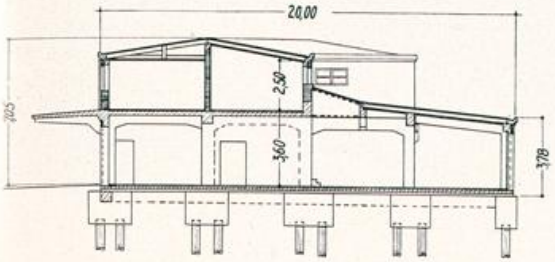


Abb. Ib 57 Wiederaufbau der Packhalle XIV

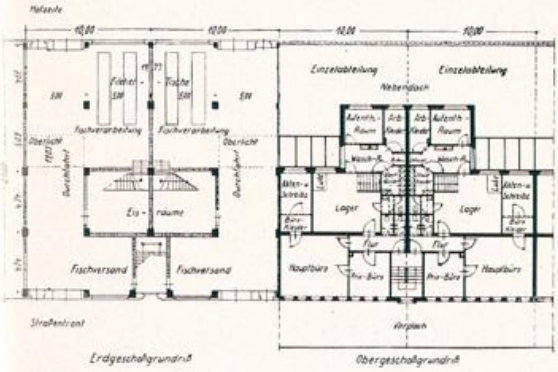


Abb. Ib 58 Wiederaufbau der Packhalle XIV

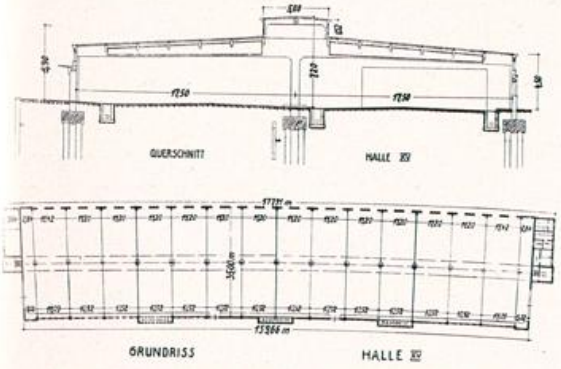


Abb. Ib 59 Neuaufbau der Auktionshalle XV



Abb. Ib 60 Löschkai



Abb. Ib 61 Innenansicht einer alten Auktionshalle

werden, um hier weitere Reedereibetriebe unterbringen zu können.
Um dem Fischimport die erforderliche leistungsfähige Umschlags- und Lagermöglichkeit zu geben, wurden 1949 zwei 1½-t-Halbportalkrane vor der wiederaufgebauten Halle XI mit rd. 100 m Streichlänge aufgestellt. Das gesamte Straßennetz im Fischereihafen wurde nach Hauptzufahrtsstraßen — Hauptverbindungsstraßen — Verkehrs- und Ladestraßen neu eingeteilt, für den wachsenden Straßenverkehr auf entsprechend große Breiten festgelegt und z. T. bereits zur Ausführung gebracht. Insgesamt hat Bremen in den Jahren 1945 bis einschließlich 1950

rd. 4,5 Mill. Mark für die Beseitigung der Kriegsschäden und
rd. 3,5 Mill. Mark für Neubauten, zusammen
rd. 8 Mill. Mark in dem Fischereihafen neu investiert.

Mit diesem Wiederaufbauprogramm schuf Bremen für den noch immer größten Fischereihafen des Kontinents die Grundlage, den auf eigenen und fremden Dampfern eintreffenden Seefisch reibungslos aufzunehmen, auf schnellstem Wege in



Abb. Ib 62 Innenansicht der Auktionshalle XV, 1950

das Binnenland zu befördern oder industriell zu verarbeiten.

Um die weiteren Planungen für den Ausbau des Fischereihafens in die richtigen Bahnen lenken zu können, war es notwendig, Klarheit zu gewinnen über die voraussichtliche weitere technische und wirtschaftliche Entwicklung der Hochseefischerei, über die Konservierung der Frischfische, die Fischdampfertypen, den Fischversand und die Industrialisierung. Ferner war es erforderlich, zu untersuchen, ob die bisherige Bauweise der Bauten und Aufteilung des Geländes richtig war, oder ob in der Zukunft andere Wege beschritten werden müssen. In Verbindung mit der Stadtverwaltung, der Handelskammer, der Fischereihafen-Betriebsgesellschaft, den Reedereien sowie den Fisch- und Industriebetrieben wurden folgende Richtlinien aufgestellt (dazu Abb. Ib 63):

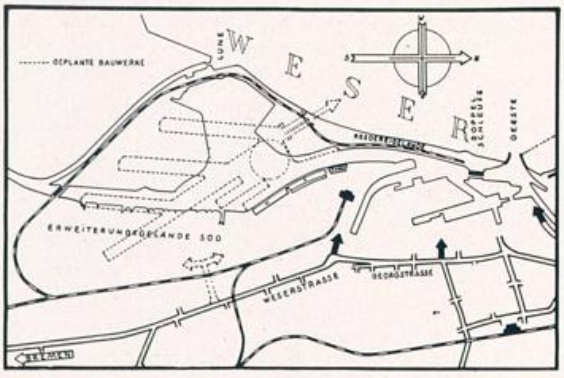


Abb. Ib 63 Der geplante Ausbau des Fischereihafens

1. Das Herz des Fischereihafens ist der neuzeitliche Fischversandbahnhof mit den um ihn sich gruppierenden Fischpackhallen und der Fischindustrie.
2. a) Der für die weitere Zukunft vorgesehene Eisenbahnanschluß über Loxstedt soll grundsätzlich beibehalten werden.
   b) Zu den bisherigen Zufahrten in das Fischereihafengebiet über: die Doppelschleuse am Deich entlang, die Drehbrücke über den Werfthafen von Seebeck zum Becken I und die Rampe über die Georg- und Weserstraße zum Fischversandbahnhof ist inzwischen die zweite Hauptzufahrt von Wulsdorf mit der Ringstraße um das gesamte Fischereihafengebiet hinzugekommen.
3. Die neuen Anlagen werden den südöstlichen Teil des Fischereihafens umfassen. Die Löschkais sind so nahe wie möglich an das Herz des Fischereihafens heranzubringen. Die von Preußen vorgesehene Löschstegform wurde als richtig anerkannt, jedoch statt der offenen Löschstegform die in sich gestaffelte Pierform gewählt. Diese Lösung hat den Vorteil, daß auf den breiten Piers an jeder Seite eine Auktionshalle errichtet und der bewährte kurze Löschquerverkehr beibehalten werden kann.
   Die Becken erhalten eine Länge von 300 m und eine Breite von 100 m, die Pierzungen eine Breite von 120 m, so daß neben den beiden rund 40 m breiten Auktionshallen genügend Zufahrts- und Ladestraßen und Gleisanlagen angeordnet werden können. An den Pierzungenwurzeln liegen die Packhallen und landeinwärts das Industriegelände mit entsprechenden Straßen- und Gleisanschlüssen. An die Versteigerungshallen schließen sich nach Süden Heringsimport- und Lagerhallen an. Nach diesem Ausbauplan wird die Kapazität des Fischereihafens mehr als verdoppelt werden können.
   Von der weiteren Entwicklung der Hochseefischerei wird es abhängen, wann Zug um Zug mit dem weiteren Ausbau begonnen werden kann. Es bleibt ferner der weiteren Entwicklung

vorbehalten, ob dieser elastisch gehaltene Neubauplan gegebenenfalls auf die Tiefkühlkonservierung der Frischfische abgestellt werden muß.

Das übrige große Hafenerweiterungsgelände kann jederzeit durch vom Hauptbecken kammförmig abzweigende Hafenbecken erschlossen werden, um hier gegebenenfalls Großindustrie und Werften ansiedeln zu können. Für diesen Zeitpunkt muß eine zweite große Seeschleuse vorgesehen werden, da für den erweiterten Verkehr die bisherige Doppelschleuse nicht mehr ausreichen wird. Die Generalplanung war notwendig, um die jetzige dritte Erweiterungsplanung einordnen zu können.

Zusammenfassung

In den vorstehenden drei Abschnitten ist der Verlauf des Ausbaues der Häfen mit ihren hauptsächlichsten Bauwerken kurz geschildert worden. Sie geben Zeugnis von dem Wagemut und der Weitsicht Bremens.
Trotz des turbulenten Zeitablaufs mit seinen Höhen und Tiefen hat es Bremen immer wieder verstanden, seine Schlagkraft und seinen Lebenswillen zu beweisen und die Bedeutung seiner Häfen an der Unter- und Außenweser für den internationalen Schiffahrtsverkehr zu erhalten.

Agatz

Quellenverzeichnis

A. Bremen

1. Die Getreideumschlagsanlage am Hafen III zu Bremen. Von Oberbaurat Overbeck (1918). Sonderdruck aus der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure.
2. Die Hafenanlagen zu Bremen. Von Staatsbaurat Tillmann und Staatsbaumeister Hacker, Bremen.
   Die Hafenanlagen zu Bremerhaven. Von Staatsbaurat Claussen und Staatsbaumeister Andressen, Bremerhaven. Sonderdruck aus „Die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neuen Aufgaben" (1921).
3. Neue Einziehkrane für den Seehafenumschlag. Von Oberbaurat Overbeck, Bremen (1926).
4. Handel, Schiffahrt und Hafenbau. Von Senator Dr. Apelt.
   Bremen als Eisenbahnhafen. Von Oberbaudirektor Tillmann.
   Die bremischen Häfen. Von Baudirektor Claussen, Bremerhaven, und Baudirektor Hacker, Bremen.
   Die neue Kajemauer an der Nordseite des Hafens II in Bremen. Von Baurat Dr.-Ing. Agatz, Bremen.
   Hafenbetrieb. Von Dr. Dronke, Bremen.
   Die Hebezeuge der bremischen Seehäfen. Von Oberbaurat Overbeck.
   Veröffentlicht in Werft-Reederei-Hafen, zur Hauptversammlung der Hafenbautechnischen Gesellschaft. Bremen (1926).
5. Neuzeitliche Umschlagsschuppen in den bremischen Häfen. Von Regierungsbaumeister Stein, Bremen.
   Veröffentlicht in „Deutsches Bauwesen", Sondernummer zum 50jährigen Bestehen des Architekten- und Ingenieur-Vereins Bremen (1927).
6. Der Ausbau des Hafens II in Bremen. Von Hafenbaudirektor Hacker. Bremen. Sonderdruck aus der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure (1929).
7. Die Entwicklung der bremischen Hafenanlagen bis 1928. Von Oberbaudirektor Tillmann, Baurat Andressen, Baurat Dr.-Ing. Agatz, Oberbaurat Hedde, Oberbaurat Paul Beck.
   Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1926.
8. Der Kalihafen in Bremen. Von Oberbaurat Overbeck, Bremen. Sonderdruck aus der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure (1930).
9. Der Weserbahnhof in Bremen. Von Hafenbaudirektor Hacker. Veröffentlicht in „Die Weser" (1931).
10. Kohlenverladebrücke am Industrie- und Handelshafen zu Bremen, Oberbaurat E. Overbeck. Veröffentlicht in der VDI-Zeitschrift, 1935.
11. Entwicklung des Hafenkranes an den Seehäfen in Bremen. Von Oberbaurat E. Overbeck (Werft, Reederei, Hafen), Heft 5, Seite 77.
12. Das Problem der Kajekrane. Von Dipl.-Ing. Nass. „Schiff und Hafen", 1949, Heft 1.
13. Neuzeitliche Umschlagstechnik am Getreidehafen in Bremen. Von Dipl.-Ing. Nass, Bremen, „Hansa" 1949, Heft 23/24.
14. Kritische Betrachtungen zur Umschlagstechnik im Stückguthafen. Von Direktor Dr. Berghaus. „Hansa" 1949, Heft 39/40.
15. Bau der Kajeschuppen in Bremen in den Jahren 1945/48. Von Hafenbaudirektor R. Lutz. „Hansa", 1950, Heft 11/13.
16. Einseilgreifer im Stückguthafen. Von Dipl.-Ing. Nass, „Hansa", Januar 1950. Heft 1/2.
17. Ungelöste Kühlhausprobleme. Von Dr. Schlienz, „Kältetechnik" 1950, Heft 3.
18. Umschlag von Seeschiff auf Landfahrzeuge im Stückguthafen. Von Hafenbaudirektor Lutz. „Hansa" 1951.
19. Der Wiederaufbau der stadtbremischen Häfen. Von Hafenbaudirektor Lutz. „Nordwestdeutsche Bauzeitung" 1951, Jahrgang Nr. 1/2.
20. Hundert Jahre Weserbahnhof in Bremen. Von Baurat H. Jung, „Hansa" 1951, Heft 27.
21. Wiederherstellung der Weserkaje in Bremen. Von Dr. Schenck. „Bautechnik" 1951.

B. Bremerhaven

Handelshäfen

1. Die Bremerhavener Hafen- und Dockanlagen und deren Erweiterung in den Jahren 1892—1899. Von Rudloff & Claussen. Veröffentlicht in der Zeitschrift für Architektur und Ingenieurwesen, Verlag Gebrüder Jänecke, 1903.
2. Die Columbuskaje in Bremerhaven. Von Baurat Andressen, Bremerhaven, veröffentlicht in „Werft, Reederei, Hafen", zur Hauptversammlung der Hafenbautechnischen Gesellschaft. Bremen 1926.
3. Die Häfen Bremerhavens in ihrer hundertjährigen Entwicklung. Von Baurat Andressen. Veröffentlicht in den Mitteilungen der Handelskammer Bremen zur Hundertjahrfeier Bremerhavens (1927).
4. Neuere Verkehrsanlagen im Bremerhavener Hafengebiet. Von Hafenbaudirektor Claussen, Bremerhaven. Veröffentlicht in „Deutsches Bauwesen", Sondernummer zum 50jährigen Bestehen des Architekten- und Ingenieur-Vereins, Bremen (1927).
5. Die bremischen Hafenanlagen. Von Tillmann, Agatz, Andressen. Veröffentlicht im Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft, 1926.
6. Bau zweier Klappbrücken über den Verbindungskanal zwischen Alten und Neuen Hafen zu Bremerhaven. Von Oberbaurat Beck. Veröffentlicht „Bautechnik" 1928, Heft 5.
7. Bau der Nordschleusenanlage in Bremerhaven in den Jahren 1928—1931. Von Dr.-Ing. Agatz und Mitarbeitern. Verlag Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin, 1931.
8. Stand und Zukunft der Bremerhavener Häfen. Eine Studie zum Thema Seehafen- und Wasserstraßenpolitik. Von Prof. Dr.-Ing. Agatz, Bremen.
9. Der Columbusbahnhof in Bremerhaven. Von Otto — Schnelle. Veröffentlicht in „Hansa" 1951, Heft 37/38.

Fischereihäfen.

1. Die Entwicklung der deutschen Hochseefischereihäfen. Von Prof. Dr.-Ing. Agatz, Hannover 1919.
2. Die Entwicklung der Kaiflächen in den deutschen Fischereihäfen. Von Dr.-Ing. Herbert Wunsch, Universitätsverlag Noske, Leipzig, 1932.
3. Ausbau des Hafens Wesermünde. Von Oberbaurat Vogel. Veröffentlicht Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1934/35, Band XIV.
4. Das Gußbetonverfahren beim Bau der Doppelschleuse in Geestemünde und die Erfahrungen mit Gußbeton. Von Reg.-Baurat Arp und Reg.-Baurat Gaye, veröffentlicht im Zentralblatt der Bauverwaltung 1924.
5. Die Grundwasserabsenkung beim Bau der Doppelschleuse in Wesermünde-G. Von Arp und Dettmers. Veröffentlicht Zeitschrift für Bauwesen 1926.
6. Die Erweiterung des Wesermünder Hafens. Von Reg.-Baurat Arp. Veröffentlicht Deutsche Wasserwirtschaft 1936.
7. Die technische und wirtschaftliche Entwicklung des Fischereihafens Bremerhaven. Von Prof. Dr.-Ing. Agatz. Veröffentlicht „Hansa" 1950, Heft 43.
8. Bau einer Fischversteigerungshalle im Bremerhavener Fischereihafen. Von Baurat Eckert. Veröffentlicht „Hansa" 1950, Heft 20.

II

SCHIFFAHRT

a) Reedereien

Die Schicksale der bremischen Seeschiffahrt sind in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts so wechselvoll gewesen wie die Geschichte Bremens überhaupt, ein getreues Spiegelbild des Auf und Ab, das diese kennzeichnet. Als das Jahrhundert begann, stand die alte Stadt auf einem Höhepunkt ihrer vor allem aus dem Wirtschaftsleben genährten Entwicklung, und entsprechend stark und achtunggebietend war die Flotte der stolzen Schiffe, die alle Weltmeere bis hin zu den entferntesten Küsten befuhren. Dann kam der erste große Weltkrieg und vernichtete mit Bremens Wohlstand und seinen überseeischen Verbindungen seine Bedeutung als Schiffahrtsplatz. Aber wie der Phönix aus seiner Asche entstand nach wenigen Jahren des Stillstandes die Bremer Handelsflotte von neuem, schöner als sie vorher gewesen, und behielt, trotz des empfindlichen Rückschlages in der Zeit der großen Wirtschaftskrise Anfang der dreißiger Jahre, diese Höhe, bis der zweite große Weltkrieg, in dem die Stadt auf breite Erstreckung hin unter Bombenangriff und Feuersturm in Trümmer sank, wieder alles zerstörte, mit seinen Folgen gründlicher und wirksamer, als es der erste vermocht hatte. War nach dessen Ende wenigstens ein winziger Rest der Bremer Flotte als Ansatzpunkt für den Wiederaufbau erhalten geblieben, so stand man diesmal, dazu noch gelähmt durch einschränkende Bestimmungen für die wirtschaftliche Betätigung, buchstäblich vor einem Nichts. Wie sich jedoch das politische und wirtschaftliche Bild in den Nachkriegsjahren allmählich wieder nach dem Besseren hin wandelte, so ist es dadurch auch möglich gemacht worden, mit dem Wiederaufbau bremischer Schiffahrt zu beginnen, wenn zunächst auch noch in kleinem Rahmen. Wir stehen noch am Anfang einer hoffentlich glücklichen neuen Entwicklung: es wird für ihn von Nutzen sein, sich daran zu erinnern, was vorher war, nicht zuletzt dessen, was in dem halben Jahrhundert seit 1900 trotz zweimaliger Zerstörung des Vorhandenen für Bremens Bedeutung als Schiffahrtsplatz geschaffen und erreicht wurde.

Aufstieg 1900 bis 1914

Als das neue Jahrhundert heraufstieg, stand Bremens Kauffahrteiflotte auf beachtlicher Höhe. 380 Seeschiffe zählte sie, mit insgesamt 475 763 NRT. Das war seit der Begründung des Reiches eine Vermehrung auf etwa das Fünffache: Bremen war ein Reederplatz erster Ordnung, selbst im Verhältnis zu Hamburg. Wenn dieses auch eine doppelt so große Flotte hatte, so waren die Bremer bei dem kleineren Hafenverkehr an der Weser doch mehr als sie darauf angewiesen, für ihre Schiffe Beschäftigung außerhalb der Bedienung des Heimathafens zu suchen. Das zeugt von der Tatkraft der Bremer Reeder: sie taten mehr, als Bremens Handel und Hafenwirtschaft von ihnen verlangten, entsprachen damit im übrigen aber älterer Überlieferung, nach der Bremens Flotte oft größer gewesen ist als der unmittelbare Bedarf der Heimatstadt an Schiffsraum.

Unter der oben mitgeteilten stolzen Zahl von fast einer halben Million NRT verbirgt sich indessen eine weitgehende Umschichtung, die, wie allerorts, so auch in der bremischen Schiffahrt Platz gegriffen hatte. 238 jener 380 Seeschiffe waren Dampfer, und ihre Bruttotonnage hatte sogar die halbe Millionengrenze überschritten; die 142 Segelschiffe faßten dagegen nur 172 564 NRT. Der Norddeutsche Lloyd besaß damals bereits 7 Dampfer von über 10 000 BRT, darunter mit 14 319 BRT, als größtes Schiff der deutschen Handelsflotte, den Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große", der als erstes deutsches Schiff das „Blaue Band des Ozeans" errungen hatte. Der Bremer Reeder war also seinem aus den besonderen Bedürfnissen des Nordamerikaverkehrs geborenen Streben nach großen und schnellen Schiffen treu geblieben: dieser Schnelldampfer, ein einziges Schiff, war so groß wie die gesamte bremische Handelsflotte des Jahres 1825 [1]).

[1]) Vgl. Hermann Entholt, Bremens Handel, Schiffahrt und Industrie im 19. Jahrhundert (Die deutsche Wirtschaft und ihre Führer, Bd. V), Seite 221.

Das zeigt die große Entwicklung, die das 19. Jahrhundert als die große Zeit des bremischen Überseehandels gebracht hat: aber auch eine Anzahl der Segelschiffe, vor allem einige Wätjensche, Rickmersche und der Reederei „Visurgis" gehörende, waren mit 2000 bis 3000 NRT von beträchtlicher Größe. Doch konnte es keine Täuschung darüber geben, daß ihre große Zeit, die um die Mitte des vergangenen Jahrhunderts gelegen hatte, dahin war. Bestanden um 1900 noch sechs Segelschiffsreedereien mit fünf oder mehr größeren eisernen Segelschiffen, die alten, einst hochberühmten von D. H. Wätjen & Co., Gildemeister & Ries, J. C. Pflüger & Co., das Bremen zugewanderte Reederei-Unternehmen der Rickmers Reismühlen, Reederei und Schiffbau A.G., die bereits als Aktienunternehmen 1896 begründete Reederei „Visurgis" und E. C. Schramm & Co.[2]), so ist in den folgenden Jahren der Anteil der Segelschiffsflotte doch immer weiter zurückgegangen: 1914 waren es noch 73 größere Schiffe mit nicht einmal 70 000 NRT gegenüber 810 407 NRT an Dampfer- (und Motorschiffs-)tonnage. Trotz lohnender Beschäftigung in der Beförderung schweren Massengutes ist das Bemühen des genialen Kaufmanns und Reeders Adolf Vinnen, der mit der Übernahme der Schrammschen Schiffe in seine Firma F. A. Vinnen & Co., wie auch durch die 1912 von ihm begründete Bremer „Stalhof A.G.", eine Wiederbelebung der bremischen Segelschiffsreederei versuchte (Abb. II 1), im ganzen doch vergeblich gewesen. Auch



Abb. II 1 Fünfmaster „Susanne Vinnen"

die Rickmersschen „Auxiliarschiffe", Segelschiffe mit Hilfsmaschinen, wie der große Fünfmaster „R. C. Rickmers", mit 5548 BRT zu seiner Zeit das größte Segelschiff der Welt, haben diese Entwicklung nicht aufzuhalten vermocht. Die Verluste im ersten Weltkrieg haben die bremische Seglerflotte vollends vernichtet: ihr Ende wäre, wie in anderen Ländern, früher oder später aber ohnedies gekommen. Soweit der Überseeverkehr in Frage kommt, ist die Entwicklung über sie hinweggeschritten. Die Zukunft gehörte den Dampfern und den kurz vor Ausbruch des Krieges 1913 zum erstenmal in der bremischen Flotte in Erscheinung tretenden Motorschiffen.

Dieser Rückgang der Segelschiffsreederei hat außer technischen aber auch andere, in der Organisation der Schiffahrt liegende Gründe. Die Segelschiffahrt war im ganzen eine Angelegenheit privater Reeder gewesen, eines einzelnen oder einer Gruppe, die sich in der Form der Partenreederei zusammenfand. Vor allem ist der Überseekaufmann in sehr vielen Fällen zugleich Reeder gewesen: es hat Kaufmannsfirmen gegeben, die eine stattliche Flotte ihr eigen nannten, wie zum Beispiel D. H. Wätjen & Co., die Mitte der achtziger Jahre 43 Segelschiffe und vier Dampfer besaßen. Eine Flotte von Dampfschiffen zu unterhalten, war indes eine Angelegenheit, die die Kraft eines einzelnen Kaufmanns bald übersteigen mußte. So ist dann der Zusammenschluß an die Stelle des einzelnen getreten, meist in der Form der Aktiengesellschaft. Daß H. H. Meier im Verein mit Eduard Crüsemann als dem ursprünglich aus dem Kreise des Berliner Bankgewerbes stammenden Mann für den Norddeutschen Lloyd gleich bei seiner Gründung die Form der Aktiengesellschaft wählte, hat diesem Unternehmen von vornherein nicht nur die breite Grundlage, sondern auch sein modernes Gepräge gegeben und seine schnelle Aufwärtsentwicklung möglich gemacht. Wohl wurde damals das Reedertum verselbständigt; aber die Verbindung mit dem Handel blieb trotzdem erhalten, schon dadurch, daß in Vorstand und Verwaltungs-(Aufsichts-)rat dieser und anderer neuen Gesellschaften Männer saßen, die dem Überseekaufmann aus dem Gesicht geschnitten, selber wohl gar Kaufleute wie dieser waren. So sind die guten Überlieferungen des privaten Reeders dann doch in die Gesellschaftsreederei übergeflossen. Kaufmann und Reeder blieben gleichstrebende Gefährten.

Dennoch hat dieses gute Verhältnis es mehr gefördert als gehindert, daß sich das Schwergewicht mehr und mehr auf die großen Gesellschaften verlagerte, um so wirksamer, je seltener das Segelschiff auf dem Meere wurde, und je mehr Dampfer auf ihm erschienen. Das Segelschiff gehörte dem einzelnen Kaufmann und verdiente meist in wilder Fahrt sein Brot; der kostspielige Dampfer und die Linienreederei waren dagegen im ganzen Angelegenheiten der großen Gesellschaften. Wie es kaum zu erwarten gewesen sein konnte, daß eine private Reederei wie D. H. Wätjen & Co. den Vorsprung an Größe und Stattlichkeit ihrer Flotte, den sie als größte bremische, ja vielleicht gar deutsche Segelschiffsreederei eine Reihe von Jahren selbst gegenüber dem freilich erst in der Entwicklung begriffenen Norddeutschen Lloyd gehabt hatte, auf die Dauer würde halten können, so war eine Aktiengesellschaft für die Segelschiffsreederei, wie sie die Schiffahrtsgesellschaft „Visurgis" dargestellt hat, fast ein Widerspruch in sich selbst. Die „Visurgis" ist denn auch nach dem ersten Weltkrieg nicht wieder entstanden, und wenn Adolf Vinnen die Überlieferungen der Segelschiffsreederei noch fortsetzte, so tat er das, nachdem seine Bremer „Stalhof A.G." gleichfalls eingegangen war, jetzt doch auf der Grundlage seines privaten

[2]) Entholt, a. a. O. Seite 219.

Handelshauses. Die Übertragung der Form der Aktiengesellschaft auf die Segelschiffsreederei hat, ihr an sich wesensfremd, ihren Niedergang in den knapp 1½ Jahrzehnten zwischen Jahrhundertbeginn und Kriegsausbruch nicht aufzuhalten vermocht: sie ist ständig weiter zurückgegangen, während die Dampferreederei in derselben Zeit eine fast gewaltig zu nennende Weiterentwicklung erlebte.

Allen anderen voran steht hier der Norddeutsche Lloyd[3]). 104 Seeschiffe, einschließlich des 1896 für die Ausbildung des seemännischen Nachwuchses in Dienst gestellten Schulschiffes „Herzogin Sophie Charlotte", mit insgesamt 427 056 BRT (261 572 NRT) hatte er im Jahre 1900 in Fahrt; dazu kamen 26 Dampfer mit 35 145 BRT in der hinterindisch-chinesischen Küstenfahrt, die der Lloyd in eben diesem Jahre durch Übernahme der bisher hier tätigen Dampfer der Scottish Oriental Steamship Company und der East Indian Ocean Steamship Company (Holt-Linie) eingerichtet und als Zubringer für seine ostasiatische Reichspostdampferlinie (Abb. II 2 und 3) so sehr ausgebreitet hatte, daß er im nächsten Jahre, unter starker Erweiterung des Liniennetzes hier sogar 46 Dampfer einsetzen konnte. 1913 beschäftigte er, außer 42 Dampfern in seinem indisch-chinesischen Küstendienst, 115 Seedampfer und zwei Schulschiffe mit insgesamt 710 238 BRT (415 749 NRT) und hatte außerdem 19 Seedampfer mit etwa 201 000 BRT im Bau; die Gesamttonnage, die für Mitte 1912 mit 825 801 BRT angegeben wird, hatte damit unter Einschluß einer großen Flotte von Nordsee- und Flußdampfern, Barkassen, Leichtern und Prämen die Millionengrenze nahezu erreicht. Die Zahlen lassen erkennen, daß inzwischen auch die Größe der Seeschiffe weiterhin gestiegen war, besonders in der Spitzenklasse. Es waren darunter die vier Schnelldampfer der Linie Bremen — New York, die „Kronprinzessin Cecilie" als größter mit 19 503 BRT und 45 000 PS, der fast gleich große und starke „Kaiser Wilhelm II.", der „Kronprinz Wilhelm" (Abb. II 4) und der „Kaiser Wilhelm

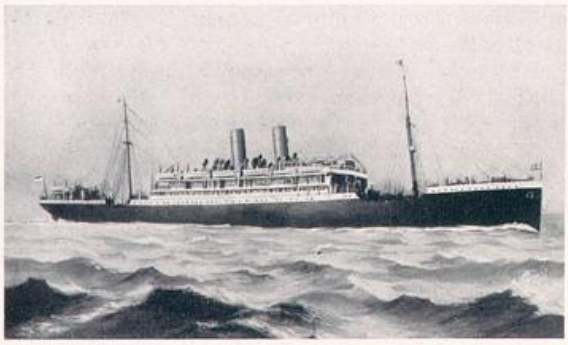


Abb. II 2 Dampfer „König Albert" des Nordd. Lloyd, 1899, Ostasien-Dienst (Stettiner Vulkan)

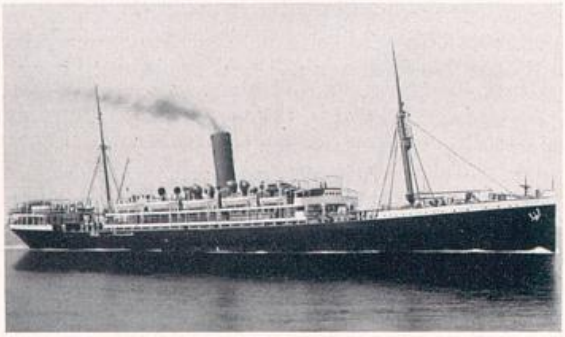


Abb. II 3 Dampfer „Gneisenau" des Nordd. Lloyd, 1903, Australdienst (Stettiner Vulkan)

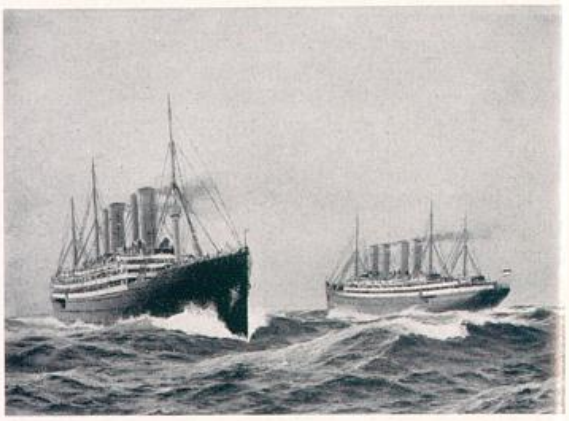


Abb. II 4 Begegnung der Schnelldampfer „Kronprinzessin Cecilie" und „Kronprinz Wilhelm" des Nordd. Lloyd (Stettiner Vulkan)

der Große", ferner, als größtes Schiff der Lloydflotte, der 25 570 BRT große, äußerst bequem eingerichtete Fahrgast- und Frachtdampfer „George Washington", sowie zwölf weitere Schiffe mit mehr als je 10 000 BRT, Schiffe, die vor allem im Postdampferverkehr nach New York, zum Teil auch auf den Reichspostdampferlinien beschäftigt wurden und im ersten Falle die Möglichkeit zur Beförderung einer großen Anzahl von Fahrgästen in Zwischendeck, vornehmlich also von Auswanderern, boten.

Wenn sich Bremens Auswandererverkehr, ein Erbe schon der großen Segelschiffszeit, in diesen Jahren ungeachtet aller durch mannigfache Umstände herbeigeführten Schwankungen zu immer größeren Ausmaßen entwickelte, 1913 gar auf die gewaltige Zahl von 239 564 Beförderten gegenüber 95 961 im Jahre 1900 hinweisen konnte, ist die Erklärung dafür zu gutem Teile in den Einrichtungen begründet, die der Norddeutsche Lloyd in seinen für diesen Verkehr besonders eingerichteten Dampfern bieten konnte. Was vordem die einzelne Kaufmanns- und Reederfirma getan hatte, hier war es durch die große Schiffahrtsgesellschaft zur Vollendung geführt worden.

[3]) Vgl. über seine Geschichte seit 1900: (Paul Neubaur) Der Norddeutsche Lloyd. 50 Jahre der Entwicklung, 1857—1907, Berlin 1907. — (Wilhelm Ehlers), 70 Jahre Norddeutscher Lloyd, Bremen, 1857—1927. Berlin 1928. — (Von Hodenberg), Acht Jahrzehnte Norddeutscher Lloyd, Bremen. Ein kurzer Rückblick, 1857—1937. Bremen 1937. — Außerdem die gedruckt vorliegenden Jahresberichte des Norddeutschen Lloyd.

Es zeugt wiederum von der engen Verbindung der bremischen Kaufmannschaft mit der von ihr dereinst ins Leben gerufenen Großreederei, daß diese in all ihren Einrichtungen den hier entspringenden besonderen Bedürfnissen Rechnung trug, darüber hinaus aber auch aus eigenem Antrieb neue Betätigungsfelder suchte. So erklärt sich der große Ausbau des Liniennetzes des Norddeutschen Lloyd. Nicht nur wurden schon bestehende Linien durch vermehrte Abfahrten, Aufnahme neuer Anlaufhäfen und Einsatz verbesserter Schiffstypen weiter ausgestaltet, sondern es kamen in dieser Zeit auch eine Reihe neuer hinzu, im amerikanischen Bereich z. B. die Linien nach Boston und nach New Orleans, nach Kanada und nach Kuba, nach Ostasien neben der Reichspostdampfer- eine Frachtdampferlinie seit 1899, im Australienverkehr das gleiche seit 1905, wobei durch die Frachtdampfer auch Niederländisch-Indien bedient wurde.

Die Anschlußlinie für den Reichspostdampferverkehr wurde zu einer Austral-Japan-Linie von Sidney über Neuguinea nach Hongkong und Yokohama (später nach Kobe) ausgebaut. Im hinterindisch-chinesischen Küstenverkehr bestanden 1908 13 Linien und dazu eine weitere auf dem Jangtsekiang; 1909 wurde mit Unterstützung des Reiches eine unmittelbare Verbindung zwischen Singapur und Neuguinea von neuem eingerichtet.

Der seit 1905 gemeinsam mit der Deutschen Levante-Linie in Hamburg betriebene Dienst im östlichen Mittelmeer wurde zwei Jahre später zu einem vom Norddeutschen Lloyd allein unterhaltenen Mittelmeer-Levante-Dienst umgestaltet, für den der seit 1905 zusammen mit der Königlich Rumänischen Dampfschiffahrtsgesellschaft Serviciul Maritim Român ins Leben gerufene Schnelldampferdienst von Konstanza nach Alexandrien eine wertvolle Ergänzung bildete.

Natürlich ist dieser Weg zur Höhe nicht gradlinig verlaufen; vielmehr hatte er an mannigfachen Gefahrenpunkten vorbeigesteuert werden müssen. Der Versuch des amerikanischen Morgan-Trusts, den gesamten nordatlantischen Verkehr und damit auch die deutschen Gesellschaften unter seinen Einfluß zu bringen, konnte im Jahre 1901 glücklich abgewehrt, das gegenseitige Verhältnis sogar zu einer einträglichen Zusammenarbeit gestaltet werden. Schwere Tarifkämpfe waren mit der englischen Cunard-Linie wegen des von Ungarn kommenden Auswandererverkehrs — bekanntlich unterhielt der Lloyd auch eine Auswandererlinie von Genua nach New York — zu bestehen. Im Jahre 1907 sicherte sich der Lloyd durch die ihm angegliederte, jahrs zuvor in Hamburg begründete Hamburg-Bremer-Afrika-Linie, seit 1908 auch durch Vereinbarung mit der Hamburg-Amerika-Linie, der Hamburger Woermann-Linie und der Deutschen Ostafrikalinie einen Anteil am Afrikadienst. Mit der Hamburg-Amerika-Linie kam es zu vertraglicher Regelung über die gegenseitigen Anteile im Nordamerika- und im Ostasienverkehr, für den Dienst nach Nordamerika schließlich auch zu Absprachen zwischen allen hier beteiligten Schiffahrtsgesellschaften. So war es auch, nach lange währenden harten Kämpfen, im Verkehr Mittelmeer—New York und im südamerikanischen Fahrgastdienst.

Der Norddeutsche Lloyd ist durch alle diese Fährnisse, auch durch die schwere, durch einen konjunkturmäßig entstehenden Ausfall von 185 000 Fahrgästen im Auswandererverkehr bedingte Krise des Jahres 1908 einigermaßen gut hindurchgekommen, dank der umsichtigen und tatkräftigen Leitung, die sich hier ebenso bewährte, wie in Jahren glückhaften Aufstiegs. Heinrich Wiegand[4]), der Vorsitzende seines Direktoriums, war einer der wahrhaft Großen in der bremischen Schiffahrtsgeschichte, ein Mann, der auch sonst wie das bremische Wirtschaftsleben, insbesondere durch die Heranziehung und den Ausbau neuer Industrien, ungemein befruchtet hat. Die glänzende Fünfzigjahrfeier der Gesellschaft im Februar 1907, während der der Grundstein für den noch fehlenden Mittelbau des großen, mit der Pracht damaliger Zeit ausgestatteten Geschäftshauses der Gesellschaft gelegt wurde, zeigte ihn auf der Höhe seines Schaffens und brachte ihm und seinen Mitarbeitern Ehre und Anerkennung aus aller Welt. Im Zusammenwirken mit Geo. Plate, dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates, hatte er, nach innen und nach außen neue Gesichtspunkte anwendend, das Unternehmen zu einer Entfaltung geführt, wie sie Bremens Schifffahrtsgeschichte bis dahin noch nicht gekannt hatte. Er hatte die gesamte Lloydflotte umgestaltet, durch Aufnahme des Doppelschraubensystems wie einer Reihe neuer Dampfertypen, durch Vermehrung der Sicherheitseinrichtungen und durch künstlerische Gestaltung der Innenausstattung der Fahrgastdampfer; unter ihm waren Flotte und Liniennetz zu den geschilderten Ausmaßen gewachsen, waren die Landanlagen erweitert, die Grundlagen für die Ausbildung einer eigenen Seemannschaft durch die Einstellung von Schulschiffen gelegt, nicht zuletzt auch die Wohlfahrtseinrichtungen des Riesenbetriebs ausgebaut worden. Bei solcher Leistung war sein früher, bereits im Alter von 54 Jahren am 29. März 1909 erfolgter Tod ein fast unersetzlicher Verlust. Aber die Nachfolger haben in seinem Sinn weitergearbeitet, allen voran Philipp Heineken, der neue Vorsitzende des Vorstandes. Daß ihm das Schicksal nach fünfjähriger erfolgreicher Arbeit durch den großen Krieg und seine Folgen eine noch schwerere Aufgabe auferlegen würde, konnte man damals, als er an die Spitze des großen Unternehmens berufen wurde, nicht ahnen.

Wenn man von Bremens großer Schiffahrt sprach, dann meinte man immer und in erster Linie den Lloyd, nicht nur, weil sich mit ihm und seinem Wirken allgemeine deutsche Belange verbanden, sondern auch, weil er als große Fahrgastreederei

---

[4]) Vgl. über ihn Heinrich Petzet und andere, Heinrich Wiegand. Ein Lebensbild. Bremen 1932, und die Ausführungen unter III. Bremische Industrie.

weit mehr in eine breite Öffentlichkeit gerückt war als die anderen. Deren Dienst vollzog sich mehr in der Stille, vor allem der der fleißigen Frachtenfahrer, die indes für das Gedeihen einer Volkswirtschaft nicht minder wichtig waren als ihre bewunderten schnelleren Schwestern aus der Fahrgastreederei.

Bremen gebührt der Ruhm, der Heimathafen für den besten und bedeutendsten Vertreter der reinen Frachtreederei gewesen und noch zu sein, für die Deutsche Dampfschifffahrtsgesellschaft „Hansa", die drittgrößte deutsche Reederei und, wie Dividenden bis zu 20 v. H. ausweisen, sicher eine der bestgegründeten und -geleiteten. Im Jahre 1900 besaß sie eine Flotte von 36 Seedampfern (Abb. II 5) mit 117 070

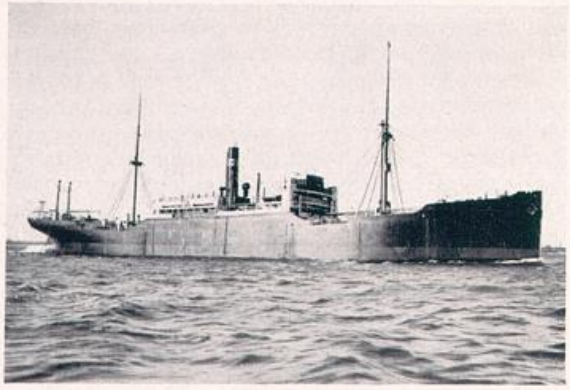


Abb. II 5 Dampfer „Lauterfels"
der Dampfschifffahrts-Ges. „Hansa", 1913
(A.G. „Weser")

BRT und 75 360 NRT, 1913 66 mit mit 337 113 BRT und 212 305 NRT; dazu kamen 14 im Bau befindliche mit insgesamt 94 354 BRT; 1916 war der Schiffsraum auf 480 879 BRT gestiegen. Im ganzen war also in den beinahe eineinhalb Jahrzehnten vor Ausbruch des Krieges eine Vermehrung der Flotte auf fast das Dreifache erfolgt, ein Wachstum, das nach Ausweis dieser Zahlen mithin verhältnismäßig noch bedeutender war als das beim Lloyd. Da es sich auf weniger Linien bezog als bei ihm — zu den alten nach Portugal, Ostindien und Argentinien war nur eine, dazu außerhalb des heimatlichen Liniennetzes getreten, die von New York über Südafrika nach Indien und gegebenenfalls über den hinterindischen Archipel nach Australien —, so ist hier damals die innere Stärke des Ausbaues fast noch größer als beim Lloyd gewesen.

Die Dampfschifffahrtsgesellschaft „Neptun"[5]) zog aus dem nord- und westeuropäischen Küstenverkehr Stärke und Sicherheit und, soweit er auf dem Austausch eigenständigen Gutes beruhte, mannigfachen Auftrieb ihrer Geschäfte, aber nicht minder durch die der großen Überseefahrt geleisteten Zu- und Ausbringer-

[5]) Vgl. 75 Jahre Dampfschifffahrtsgesellschaft „Neptun", Bremen. Rückblick auf Entstehung und Entwicklung. Privatdruck 1948.



Abb. II 6 Dampfer „Bacchus"
der Dampfschifffahrts-Ges. „Neptun", 1910
(A.G. „Weser")

dienste, die eine Gesellschaft wie diese als deren notwendige Ergänzung erscheinen lassen (Abb II 6). Entsprechend hat sich ihr Schiffsraum, ungeachtet der geringen Größe der Einheiten ihrer Flotte, vor Ausbruch des ersten Weltkrieges gut vermehrt: von 46 Schiffen mit einem Gehalt von 29 730 BRT und 17 320 NRT auf 75 Einheiten mit 54 308 BRT bzw. 31 999 NRT Ende 1913. Es war also, rund genommen, eine Verdoppelung eingetreten, die indessen, wenn man die Hilfsdienste für die überseeische Fahrt betrachtet, selbst deren stärkerem Wachstum gegenüber genügen mochte, da die Reisen ja kürzer, der Ladungswechsel entsprechend häufiger war. So ist die Menge der beförderten Güter im Jahre 1913 bei der „Neptun" mit ihrem viel kleineren Schiffspark 1 352 000 Tonnen gewesen, eine immerhin stattliche Summe gegenüber den 2 911 114 Tonnen bei der „Hansa" und den 4 178 133 Tonnen beim Lloyd. Der Linienverkehr der „Neptun" erstreckte sich auf die deutschen Nord- und Ostseehäfen, die Häfen am Rhein bis hinauf nach Köln, das durch diese Bremer Linie gewissermaßen wieder zum Seehafen wurde, dann ferner auf die weiteren Gestade des baltischen Meeres, auf Skandinavien, England, die Niederlande, schließlich auch auf Spanien und Portugal.

Den Bedürfnissen des europäischen Verkehrs tat überdies seit 1896 noch eine zweite Gesellschaft Genüge, die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo", die durch Übernahme des bisher vom Norddeutschen Lloyd, übrigens seit seiner Gründung im Jahre 1857, bewältigten Englandverkehrs gewissermaßen dessen Erbe für den europäischen Bereich war, auch dessen Englandfahrer übernommen hatte (Abb. II 7). Während jedoch die regelmäßigen Dienste nach London und Hull auch der Fahrgast- und Postbeförderung dienten, waren die weiter von der Gesellschaft unterhaltenen Verbindungen nach den baltischen Häfen und nach Holland reine Frachtdampferlinien. Vorübergehend hat sich die „Argo" durch eine dem bremischen Baumwollhandel dienende Linie nach New Orleans auch an dem großen Über-

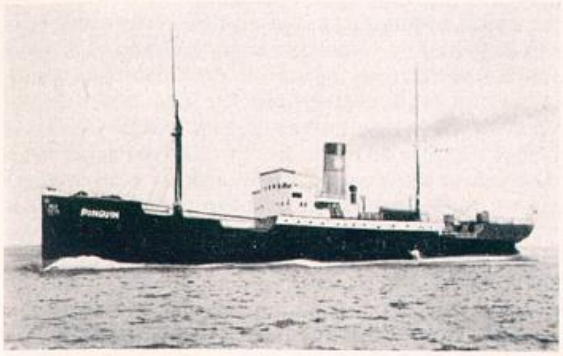


Abb. II 7 Dampfer „Pinguin"
der „Argo" Reederei, 1910 (A.G. Neptun, Rostock)

seeverkehr beteiligt, wie sie sich desgleichen seit Beginn des Jahrhunderts für die Bedürfnisse des bremischen Südfruchthandels in den Mittelmeerverkehr nach Westitalien, Sizilien und Algerien einschaltete. Hier wirkte der Einfluß Franz E. Schüttes, des Aufsichtsratsvorsitzenden der „Argo", der nicht nur ein großer Petroleumkaufmann, sondern, wie Heinrich Wiegand, auch ein großer Anreger der bremischen Wirtschaft überhaupt gewesen ist.

Dieser Mittelmeerdienst war seit dem Jahre 1905 gleichfalls das Feld der Bremer Dampferlinie „Atlas" m.b.H.[6]), die im Zusammenwirken mit dem Norddeutschen Lloyd nunmehr auch die Levante und zwar auf ihrer Nord- wie auf ihrer Südroute mit sieben Schiffen bediente, bis diese Dampferlinie im Jahre 1910 nach freundschaftlicher Vereinbarung von der Deutschen Levante-Linie in Hamburg übernommen wurde. Bei der bremischen Muttergesellschaft des Mittelmeerverkehrs, der „Argo", hat sich nach diesen Veränderungen die Zahl der Schiffe im Vergleich der Jahre 1900 zu 1914 kaum verändert — 27 waren es in diesem letzten Jahre gegenüber 26 zu Beginn des Jahrhunderts, und auch der Raumgehalt war mit 23 407 gegen 23 003 NRT sozusagen gleichgeblieben. 837 565 Tonnen waren damit im Jahre 1913 befördert worden.

Entgegen der für Bremen durch die „Neptun" und die „Argo" dargestellten gleichmäßigen Auslastung des europäischen Verkehrs ist die transozeanische Schiffahrt hinsichtlich der beteiligten Reedereien größeren Schwankungen unterworfen gewesen. Innerhalb der allgemein gesehen bedeutenden Aufwärtsentwicklung stehen hier neben den Gewinnen auch unverkennbare Verluste für die Schiffahrt an der Weser. So wurde das Rickmersche Schiffahrtsunternehmen[7]), nachdem sein Chartervertrag mit der 1901 in Bremen begründeten Reis- und Handels-Aktiengesellschaft, der von Andreas Rickmers versuchten Zusammenfassung des deutschen Reishandels und der deutschen Reisindustrie, zehn Jahre später gelöst worden war, unter mannigfachem Hin und Her nach Hamburg verlegt und dort neu aufgebaut, was für das Jahr 1913 immerhin einer Abwanderung von 15 Seeschiffen mit 63 164 BRT und 40 952 NRT entsprach.

Ebenso gab die 1905 vor allem auf Betreiben von Adolf Vinnen gegründete „Midgard", Deutsche Seeverkehrsaktiengesellschaft (1912 4 Seeschiffe mit 12 502 BRT, bzw. 7977 NRT) in diesem selben Jahre ihren Sitz in Bremen auf. Der 1896 gegründeten Reederei Hermann Kimme ist eine größere Entwicklung nicht beschieden gewesen, und die zwei Jahre später entstandene Dampfschiffahrtsgesellschaft „Triton", die fünf Dampfer in wilder Fahrt beschäftigte, ging 1907 wieder ein. Aber dafür hatte sich die 1905 für den Verkehr nach der Westküste Südamerikas zunächst im Gegensatz zu Hamburg gebildete, dann aber in Betriebsgemeinschaft mit der dortigen Dampfschiffahrtsgesellschaft „Kosmos" fahrende „Roland-Linie Aktiengesellschaft" unter der tatkräftigen Führung Ernst Glässels gut entwickelt. 16 Dampfer mit 88 032 BRT besaß sie bei Ausbruch des ersten Weltkrieges, verhältnismäßig große Schiffe, während die schon erwähnte Hamburg-Bremer-Afrika-Linie (Habal), mit der Bremens Schiffahrt nunmehr stärkeren Anteil am westlichen Afrikaverkehr nahm, zu Beginn des Jahres 1914 13 Seedampfer mit 42 915 BRT (27 339 NRT) ihr eigen nannte.

So sind die fast 1½ Jahrzehnte vor Ausbruch des ersten großen Krieges alles in allem für die bremische Reederei eine Zeit bedeutenden Aufstiegs geblieben, der indessen auch durch tiefgehende Umschichtungen und Umgestaltungen gekennzeichnet war. 714 Seeschiffe mit 937 619 NRT waren zu Beginn des Jahres 1914 in Bremen beheimatet. Das war an Schiffsraum zehnmal so viel, als was sonstwie an Seeschiffen an der Niederweser zu Hause war, trotz der hohen Zahl von 387 Schiffen, die aus nichtbremischen Weserplätzen kamen. Der Vergleich zeigt, daß Bremens Schiffahrt eine ausgesprochene Großschiffahrt war, die darum auch nur in der Form der großen Gesellschaften betrieben werden konnte. Fast jedes dritte deutsche Seeschiff war schon damals in Bremen beheimatet.

Der erste Weltkrieg und seine Folgen

Die vorwärts- und aufwärtsdrängende Entwicklung der bremischen Schiffahrt wurde Anfang August 1914 durch den Ausbruch des großen Krieges jäh unterbrochen. Mehr noch als manchen anderen Zweig deutscher Wirtschaft mußte er, je länger er dauerte, die große Reederei vernichtend treffen. Die geläufigen Geschäfts- und Verkehrsbeziehungen zum überseeischen Ausland kamen sofort zum Erliegen und wurden in der Folge durch die Blockade der deutschen Küsten erst recht unmög-

[6]) Vgl. über die Geschichte der Levantefahrt (Richard Stegemann), 50 Jahre deutsche Levantefahrt, 1889—1939. Privatdruck 1939.
[7]) (Oskar Lindner), 100 Jahre Rickmers, 1834—1934. Privatdruck, 1934.

lich gemacht; nur mit Mühe und unter großen Gefahren konnte schließlich noch ein Schiffsverkehr mit den Häfen des näher gelegenen neutralen Auslandes aufrechterhalten werden. Die beiden im Jahre 1916 unternommenen Fahrten des der jahrs zuvor in Bremen begründeten „Ozean-Reederei" gehörenden Handels-U-Bootes „Deutschland" (Abb. II 8) waren kühne, viel bewunderte Einzelunternehmen, aber doch nicht von entscheidender Bedeutung. Viele stolze Schiffe fielen dem Gegner in die Hände, schon bei Kriegsausbruch im feindlichen Ausland oder auf hoher See, und sofern sie sich in neutrale Häfen geflüchtet hatten, sind sie mit der Ausbreitung des Krieges im Verlauf der Jahre doch noch verlorengegangen, an Lloyddampfern allein 240 000 BRT in den Vereinigten Staaten unter Einschluß der Philippinen; manche dieser Fahrzeuge sind im Dienst der Gegner dann gar noch durch deutsche U-Boote versenkt worden. Viele von den in deutscher Hand verbliebenen Schiffen mußten Kriegsdienst tun, sei es im Küstenschutz, als Truppentransporter in der Ostsee oder in der Versorgungs-, insbesondere Erzfahrt zur Sicherung der kriegswichtigen Wirtschaft, oder sei es als Begleiter unserer Auslandskreuzer oder gar im selbständigen Kaperkrieg als Hilfskreuzer. Hoch klingen hier die Namen einiger Lloyddampfer, des „Kaiser Wilhelm der Große", des „Kronprinz Wilhelm", des „Prinz Friedrich Wilhelm" oder aus dem späteren Verlauf des Krieges die des „Wolf", der vormals der Hansadampfer „Wachtfels" war. Auch solcher Einsatz zehrte am Bestande der bremischen Handelsflotte; immer größer wurden die Verluste, und nur einiges konnte durch die nur teilweise im Kriege für den Handelsschiffsraum weitergeführte Bautätigkeit von den Werften ausgeglichen werden.

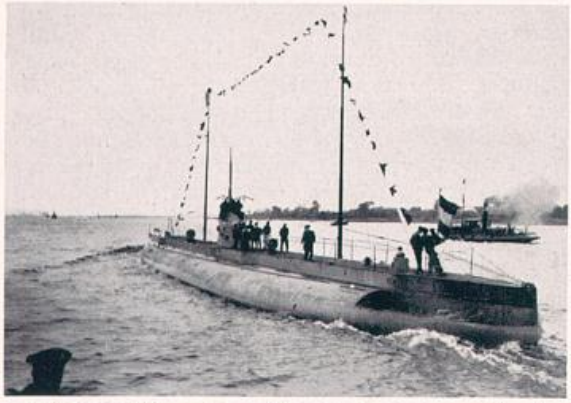


Abb. II 8 U-Boot „Deutschland" der Ozeanreederei, 1916 (Germania-Werft, Kiel)

Wieviel größer aber war das durch den unglücklichen Ausgang des Krieges heraufbeschworene Unglück! Trotz der sachverständigen Mitarbeit eines Mannes wie etwa Philipp Heineken bei den Verhandlungen zur Ausführung des Waffenstillstandes in Trier, Spa und Brüssel und bei den Friedensverhandlungen zu Versailles wurde aus dem anfänglichen „Zurverfügungstellen" der den deutschen Reedern verbliebenen Flotte ihre fast vollständige Ablieferung, nämlich die aller Schiffe von 1600 BRT und darüber und der Hälfte aller von dieser Größe abwärts bis zu 1000 BRT. Ein Wiederaufbau wurde auf Jahre hinaus dadurch gelähmt, daß die deutschen Werften für ein Jahrfünft jährlich 200 000 BRT an Schiffsraum für die damaligen Alliierten zu liefern hatten. Die harten Friedensbedingungen bedeuteten für die bremische Reederei, daß ihr nur ein kleiner Restbestand verblieb, alles kleinere Einheiten, zum Teil nur Leichter und derartiges. Damit konnte nur noch Küstenfahrt betrieben werden, wie denn auch Unternehmen, die in der Hauptsache hier beschäftigt waren, noch verhältnismäßig am glimpflichsten bei diesem großen Aderlasse davonzukommen vermochten. So behielt die „Neptun" immerhin 49 Seedampfer und 4 Leichter mit insgesamt 44 002 Tonnen Tragfähigkeit, dagegen die „Hansa-Linie" nur noch ein seegehendes Schiff, den im Bereich ihrer verlorenen Flotte kleinen Portugaldampfer „Soneck" von 1121 BRT. Dem Norddeutschen Lloyd verblieben wohl 57 671 BRT, aber alles nur Schlepper, Barkassen, Leichter und ähnliches. Sein größtes Schiff war nunmehr der „Grüßgott", ein Seebäderdampfer von 781 BRT. Alles in allem hatte die Gesellschaft im Kriege und durch den Friedensvertrag 925 280 BRT an Schiffsraum verloren, wozu dann noch mannigfache Verluste anderer Art kamen, zum Beispiel an Lösch- und Ladeeinrichtungen, Pier- und Dockanlagen, Auslandsvertretungen mit den dazugehörigen Gebäuden, überhaupt durch die Liquidierung des im Ausland befindlichen Vermögens. Der Geldwert der verlorenen Tonnage im Betrage von 365,5 Millionen Goldmark aber wurde dem Lloyd durch den Reederei-Abfindungsvertrag bei fortschreitender Geldentwertung schließlich nur mit 65 Millionen Goldmark entschädigt. Das war hier, wie ähnlich bei den übrigen Reedereien, eine gar traurige Bilanz. Es mußte für Bremens Schiffahrtsgesellschaften bitter schwer werden, von sich aus den Wiederaufbau in Angriff zu nehmen.

Der Wiederaufbau der bremischen Handelsflotte nach dem ersten Weltkrieg

Wie das Wiederingangsetzen des Überseehandels in Bremen ist auch der Wiederaufbau seiner Handelsflotte eine Großtat ersten Ranges gewesen. Schiffahrt war eben not, in jenen Jahren des Mangels nach dem verlorenen Kriege mehr denn je. So ist das Werk allen äußeren Widerständen zum Trotz, wie sie durch die unsicheren politischen und wirtschaftlichen, nicht zuletzt auch währungspolitischen Verhältnisse gegeben waren, nach einer kurzen Zeit des durch die Verhältnisse erzwungenen Zuwartens mit frischem Wagemut angepackt und mit kühlem Tatsachensinn durchgeführt worden.

Am einfachsten lagen die Dinge in der europäischen Küstenfahrt, wo wenigstens noch ein kleiner eigener Schiffspark, wenn auch mit zum Teil winzigen Einheiten, zur Verfügung stand. Aber für die große Überseefahrt fehlten zunächst so gut wie alle Vorbedingungen, vor allem die Schiffe. Da sind mit Hilfe von Verträgen, wie sie der Norddeutsche Lloyd für die Nordamerikafahrt (New York — Bremen, Boston — Bremen, Baltimore — Bremen, New York — Danzig) mit der in den Vereinigten Staaten neu gegründeten United States Mail Steamship Company und für den Ostasienverkehr mit der Reederei Alfred Holt & Co. in Liverpool, der Ellermann & Bucknall Steamship Company Ltd. in London und der Nippon Yusen Kaisha in Tokio schloß, die ersten überseeischen Verbindungen wieder geknüpft worden, in die die deutschen Reeder unter gewissen Bedingungen mit der Zeit eigene Schiffe einbringen konnten. Als erster nahm der amerikanische Dampfer „Susquehanna", der alte Lloyddampfer „Rhein", am 18. August 1920 den regelmäßigen Dienst zwischen New York und der Weser wieder auf.

Das Ziel aber mußten dann doch wieder eigene Schiffe, aus den mit Kriegsende verlorenen zurückgekaufte, oder, mehr noch, neu erbaute, sein. Aus dieser Zwangslage heraus entstand eine neue, gegen die überalterte Tonnage anderer sehr wettbewerbsfähige Flotte. Die fortschreitende Markentwertung machte dabei indessen die Finanzierung äußerst schwierig. Aus den ausgezahlten Entschädigungssummen konnte der Lloyd zum Beispiel nur etwas über 118 000 BRT an neuem Schiffsraum erstellen. Ihr ursprüngliches Bauprogramm über 47 Schiffe mit rund 420 000 BRT mußte die Gesellschaft auf 30 Schiffe mit 250 000 BRT zurückschrauben.

Dennoch wurde der Neubau der Flotte mit eiserner Tatkraft weiter gefördert, beim Lloyd wie bei der „Hansa" (Abb. II 9), die in der Folge durch



Abb. II 9 Dampfer „Drachenfels" der Dampfschifffahrts-Ges. „Hansa", 1921 (Howaldt-Werke, Kiel)

die zweckentsprechende Einrichtung ihrer großen, für den Verkehr in den unentwickelten Häfen des Mittleren Ostens mit eigenem Löschgerät selbst für größtes Schwergut ausgerüsteten Frachter von sich reden machte, wie auch bei den übrigen Gesellschaften.

So gelang es, die alten Dienste dann auch mit eigenen Schiffen nach und nach wiederaufzunehmen. Im Herbst 1920 eröffnete der Norddeutsche Lloyd als erste deutsche Gesellschaft wieder den Südamerikaverkehr, zunächst mit den kleinen Dampfern „Vegesack" und „Bremerhaven", denen ein Jahr später neben einer Anzahl von Frachtschiffen der Fahrgastdampfer „Seydlitz" folgte. Mit demselben Schiffe wurde am 12. Februar 1922 die eigene Nordamerikafahrt wiederaufgenommen, nachdem mit dem Frachtdampfer „Westfalen" schon einen Monat vorher der Ostasienverkehr von neuem eingerichtet worden war. Ein Schiff ist dem anderen gefolgt, eine Linie der anderen: es dauerte ein paar Jahre, dann stand Bremen wieder durch eigene Schiffsverbindungen mit allen maßgeblichen Häfen des Erdenrunds in unmittelbarem Verkehr.

Mit der Zeit sind all diese Linien unter Zurückziehung der zurückgekauften älteren Dampfer mit immer besser und zweckmäßiger ausgestatteten neuen Schiffen bedacht worden, Dampfern und dann, in Verfolg neuer Entwicklung im Schiff- und Maschinenbau, auch Motorschiffen. Es entsprach bremischer Überlieferung, daß dabei den Bedürfnissen des großen Fahrgastverkehrs weitgehend Rechnung getragen wurde, wenngleich die Auswanderung über bremische Häfen infolge der veränderten politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse niemals wieder die Bedeutung erlangt hat wie in den Jahrzehnten vor dem Kriege. Ausgesprochene Auswandererschiffe wie damals gab es nun nicht mehr: an die Stelle des alten Zwischendecks trat auf den Fahrgastdampfern die „Dritte Kajüte" mit Unterbringung der Fahrgäste in Kammern, und für die Bedürfnisse der Reisenden gebildeter Stände wurde die sogenannte „Touristenklasse" geschaffen. Auf diese Weise wurden die neuen Fahrgastschiffe Spitzenleistungen der deutschen technischen Schiffbaukunst bei einer erstrangigen künstlerischen Raumausstattung, etwa die „Sierra"-Dampfer, die der Lloyd in den Südamerikaverkehr einstellte, oder seine große Städteklasse [„München", „Stuttgart", „Berlin" (Abb. II 10) und später — 1927 — die „Dresden", der an England 1919 ausgelieferte „Zeppelin"] für die Nordamerikafahrt. Übertroffen aber wurden alle durch die nachfolgenden Großbauten, den „Columbus" (Abb. II 11) mit 32 563 BRT aus dem Jahre 1924 und die 1926 in Auftrag gegebenen Riesenschiffe „Bremen" und „Europa", die mit ihren rund 50 000 BRT nicht nur die größten, sondern auch die schönsten und schnellsten deutschen Schiffe gewesen sind und beide für längere Zeit, wie die alten Schnelldampfer des Lloyd aus den Vorkriegsjahren, das „Blaue Band des Ozeans" besessen haben. Mit ihrer Hilfe ist es hernach möglich gewesen, den großen Fahrgastverkehr zwischen Bremen und New York mit einer Schnelligkeit und fahrplanmäßigen Genauigkeit durchzuführen, die ihresgleichen suchten.

Mittlerweile hatte sich im Gefüge der bremischen Reederei indessen, ähnlich, wie dies auch an anderen Schiffahrtsplätzen geschah, eine bemerkenswerte Umsetzung vollzogen, ein engerer Zu-

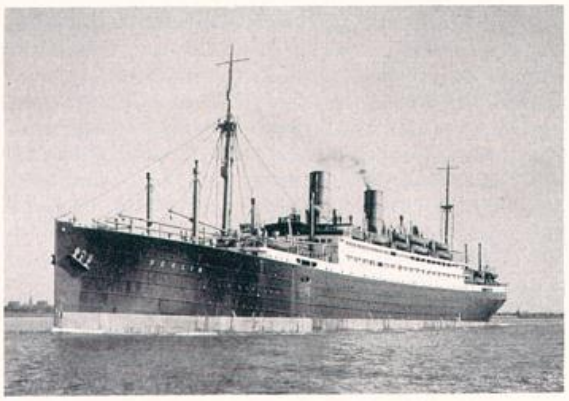


Abb. II 10 Dampfer „Berlin" des Nordd. Lloyd, 1925 (Bremer Vulkan)

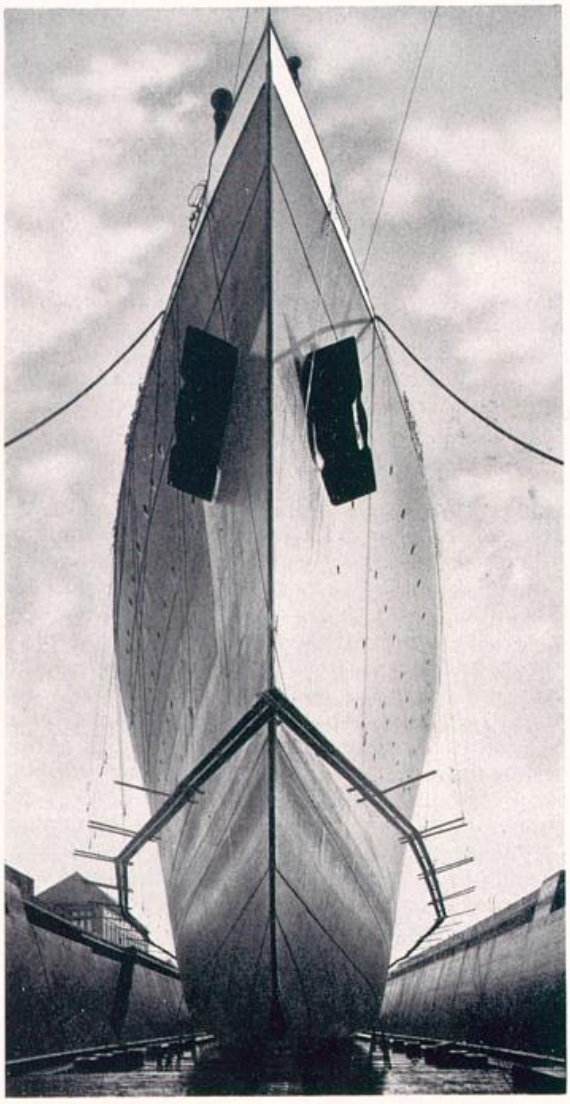


Abb. II 11 Dampfer „Columbus" des Nordd. Lloyd im Kaiserdock Bremerhaven, (F. Schichau, Danzig)

sammenschluß einzelner Schiffahrtsgesellschaften oder vielmehr eine Angliederung kleinerer an größere, veranlaßt durch die Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse und durch die Gestaltung der deutschen Gesetzgebung und gefördert durch das Bestreben, die vorhandenen Kräfte und Mittel besser auszunutzen. Den Beginn machte die „Roland-Linie". Durch den Krieg hatte sie wohl all ihre Schiffe verloren; dennoch hatte sie bereits im März 1921 die Westküstenfahrt wiederaufgenommen und in Betriebsgemeinschaft mit der Hamburger „Kosmos-Linie" und der „Hamburg-Amerika-Linie" bald weiter ausgedehnt und unter Benutzung des im Kriege eröffneten Panamakanals jetzt auch auf die pazifische Küste Nordamerikas erstreckt, wie sie auch einen Dienst nach finnischen Häfen eingerichtet hatte. Ende 1922 „fusionierte" sie sich mit der Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo", was eine starke Ausdehnung ihrer europäischen Dienste brachte. Sie besaß außerdem sämtliche Geschäftsanteile der „Hanseatischen Dampfschiffahrtsgesellschaft A. G." in Lübeck, eines sich im europäischen Verkehr betätigenden Unternehmens mit 5 Seeschiffen von insgesamt 4927 BRT. Drei Jahre später ging die „Roland-Linie" selber in den Besitz des Norddeutschen Lloyd über, der schon Zeit ihres Bestehens stark an ihr beteiligt war: 116 000 BRT sind damals mit einem Schlage der Lloydflotte zugeführt worden. Als Betriebsgesellschaft blieb die „Roland-Linie" indes im Rahmen des Norddeutschen Lloyd bestehen.

Das gleiche war mit der „Hamburg-Bremer-Afrika-Linie" der Fall, die, wie wir sahen, bereits mit ihrer Verlegung nach Bremen im Jahre 1907 zum Wirkungskreis des Norddeutschen Lloyd gehört hatte. Als erste deutsche Reederei hatte sie nach dem Kriege mit eigenen Dampfern die deutsche Flagge in den westafrikanischen Häfen wieder gezeigt: mit 9 Seedampfern von insgesamt etwa 43 000 t Tragfähigkeit ging sie Ende des Jahres 1925 völlig in den Besitz des Lloyd über. Noch eine dritte Reederei ist damals durch „Fusion" mit ihm vereinigt worden, die 1901 gegründete „Dampfschiffsreederei Horn A. G." in Lübeck, deren Kapital er, wie das der „Hamburg-Bremer-Afrika-Linie", bereits bis auf Bruchteile besaß und deren durch den Krieg gänzlich verlorene Dampferflotte mit seiner Hilfe kräftig wiederaufgebaut war, 12 Schiffe mit 9321 BRT. Alle diese Vereinigungen und sonstigen Beteiligungen, wie etwa noch die an der „Seefahrt"-Dampfschiffs-Reederei A. G. in Bremen, haben nicht wenig dazu beigetragen, daß der Norddeutsche Lloyd in knapp einem Jahrfünft wieder zu einem Riesenunternehmen heranwachsen und sein Liniennetz nicht nur wieder einrichten, vielmehr noch gut erweitern konnte. Anfang 1926 verfügte er wieder über eine Gesamttonnage von 613 056 BRT, wovon auf die Seeschiffe allein 558 093 BRT entfielen.

Die Verflechtung unter den Schiffahrtsgesellschaften ist dann noch weiter fortgeschritten. Da wollte es schon etwas besagen, wenn eine mitt-

lere Reederei, wie die „Neptun", ihre Selbständigkeit einigermaßen bewahren konnte. Als sie im März 1923 50 Jahre bestand, verfügte sie immerhin über 51 Seedampfer (Abb. II 12) und 2 Leichter



Abb. II 12 Dampfer „Kepler" der Dampfschifffahrts-Ges. „Neptun", 1926 (Deutsche Werke, Kiel)

mit einer Tragfähigkeit von 47 072 t. Aber erst, nachdem mit der Währungsreform feste Geldverhältnisse geschaffen worden waren, konnte an eine planmäßige Erneuerung und Vergrößerung dieser Flotte gedacht werden, gleichzeitig an einen weiteren Ausbau des Liniennetzes dieser auch als Zubringer für den transatlantischen Verkehr wichtigen Gesellschaft. Nicht nur Bremen war hier der vermittelnde Hafen für den Verkehr nach holländischen und belgischen, deutschen Ostsee- und baltischen Häfen, skandinavischen sowie jetzt auch portugiesischen und spanischen Küstenplätzen; vielmehr waren dies ebenso Hamburg, Antwerpen und — Köln, das, seit 1920 von einer eigenen Zweigstelle der „Neptun" aus, durch den bereits Ende der achtziger Jahre betriebenen und immer weiter verfeinerten Rhein-See-Verkehr der Gesellschaft zu einem weit binnenlands gelegenen Seehafen geworden war.

Selbständig blieb auch die Deutsche Dampfschifffahrtsgesellschaft „Hansa", verhältnismäßig schnell trotz aller Tarifkämpfe, in die sie hineingezogen wurde, wieder eine starke Reederei mit einem wachsenden Park an schönen großen Frachtern und einem sich besonders in der Pflege des ostindischen Schiffahrtsgebietes immer weiter verästelnden Liniensystem. Mit der Portugalfahrt hatte man hier wieder angefangen, die dann auch auf spanische Häfen ausgedehnt wurde; dann war all das andere wieder gefolgt, die Linien nach dem La Plata, vor allem aber die nach Ostindien, und zwar sowohl die von der Heimat wie die von New York ausgehenden, in mannigfacher und nunmehr vermehrter Aufteilung der Bedienung der indischen Häfen; auch die Hafenplätze des Persischen Golfes wurden jetzt in die Dienste einbezogen. Schon 1924 besaß die „Hansa" wieder 28 Seedampfer mit einem Raumgehalt von 149 172 BRT und einer Tragfähigkeit von 227 811 t, zuzüglich einer Flotte von Flußschiffen von 8507 BRT und 14 880 t Tragfähigkeit; dazu waren damals 4 Motorschiffe von je 7850 BRT im Bau.

Mittlerweile war der Bremer Großschiffahrt ein neuer aufstrebender Betrieb in der „Unterweser-Reederei A. G." zugewachsen. Als Schleppschiffahrtsgesellschaft „Unterweser" im Jahre 1890 für den Schlepp- und Leichterverkehr auf der Niederweser begründet, hatte dies Unternehmen schon vor dem Kriege seinen Tätigkeitsbereich nach Westen bis in den rheinisch-westfälischen Industriebezirk, im kleinen Küstenverkehr gar bis weit in die Ostsee, selbst bis nach Finnland ausgedehnt; seit 1920 aber war die Reederei, unter gleichzeitiger Ausgestaltung des Schlepperbetriebes zu einem Bergungsunternehmen und unter Abstoßen der Leichterflotte, zur Seeschiffahrt mit Frachtdampfern übergegangen, allerdings unter starker Einflußnahme einer mitteldeutschen Industriegruppe, der Metallgesellschaft A. G. in Frankfurt am Main. Es ist hier indessen nicht zur Ausbildung einer Linienfahrt gekommen; vielmehr betätigte sich die Gesellschaft in der Trampschiffahrt, zunächst der kleinen und mittleren, mit dem Aufbau einer sich bald vermehrenden Flotte von größeren Frachtern aber auch auf weite Entfernungen bis zu den Golfhäfen und den südatlantischen Hafenplätzen hin. Gepflegt wurde vor allem die Beförderung von Baumwolle und von Erzen.

Wie die „Unterweser"-Reederei ist auch die von Geestemünde nach Bremerhaven verlagerte Reederei W. Schuchmann aus einem Bugsier- und Bergungsunternehmen hervorgewachsen. Ihre Dampfer haben in der Trampfahrt mannigfachen Zwecken gedient, unter anderem sind sie nachmals als Viehtransporter von Irland her bekannt geworden. Alles in allem darf man den Wiederaufbau der bremischen Handelsflotte und der bremischen Schiffahrtsverbindungen in dem ersten Jahrfünft der zwanziger Jahre trotz der nicht immer günstigen Geschäftslage als wohlgelungen bezeichnen: zu immer größeren Erfolgen führte sie, als mit der Währungsreform im Herbst 1923 eine sichere finanzielle Planung wieder möglich geworden war. Bremen war nun nicht nur wieder ein großer Hafen-, sondern auch ein ebenso großer Schiffahrtsplatz von steigender Bedeutung geworden.

Neues Aufblühen und neue Krise 1926 — 1932

Die glückhafte Aufwärtsentwicklung der bremischen Seeschiffahrt setzte sich zunächst auch in der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre noch fort,

wenngleich die eigentliche Wiederaufbauarbeit um die Mitte des Jahrzehnts bereits abgeschlossen war. Die sich allmählich bessernde Geschäftslage hat diese Entwicklung nicht wenig beschleunigt und den Reedereien Mut zu weiterem Ausbau ihrer Flotten und unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit zur Verbesserung ihrer Schiffseinheiten und ihrer Liniendienste gemacht, trotz der starken Belastung durch Sozialabgaben und Steuern und des scharfen Kampfes gegen den ausländischen Wettbewerb, der vielfach „subventioniert" war, während dies für die deutsche Schiffahrt selbst in der Art, wie es vor dem Kriege bei den Reichspostdampferlinien bestanden hatte, fortfiel.

Dem Norddeutschen Lloyd mußte vor allem daran liegen, die erst teilweise wiedergewonnene Stellung im Fahrgastverkehr mit Nordamerika auch unter den veränderten Verhältnissen der Nachkriegszeit weiter auszubauen und zu befestigen. Jetzt wurden die bereits oben erwähnten Riesendampfer in Auftrag gegeben, die „Bremen" (Abb. II 13) bei der Deutschen Schiff- und Maschinenbau A. G., Werk A. G. „Weser", in Bremen, die „Europa" bei Blohm & Voss in Hamburg. Am 15. und am 16. August 1928 liefen sie vom Stapel; die Taufe des Schnelldampfers „Bremen" vollzog der greise Reichspräsident von Hindenburg. Bau und Ausrüstung haben sich über mehrere Jahre hingezogen; als die Schiffe aber am 16. Juli 1929 und am 19. März 1930 in Dienst gestellt wurden, waren sie in ihren Fahrteigenschaften und ihrer Ausstattung nicht nur ein glanzvoll ehrendes Zeugnis für die Bauwerften, sondern auch für die Schiffahrtsgesellschaft, die sich damit an die Spitze aller im Nordatlantikverkehr beteiligten Reedereien setzte. 4 Tage, 18 Stunden und 17 Minuten hatte die Überfahrt über den Ozean gedauert, als die „Bremen" am 22. Juli 1929 in New York eintraf; der bis dahin von dem Cunard-Dampfer „Mauretania" gehaltene Rekord war um über acht Stunden unterboten worden.

Ereignisse wie diese werden stets Marksteine in der Geschichte des Norddeutschen Lloyd wie in Bremens Schiffahrtsgeschichte überhaupt bleiben: Deutschland hatte damit seinen Wiedereintritt in den transatlantischen Schnelldampferverkehr vollzogen. Man darf aber nicht vergessen, daß auch die übrige Flotte dieser Gesellschaft, nicht zuletzt die an schnellen, leistungsfähigen Frachtern, in diesen Jahren mit eben derselben Sorge ausgebaut wurde, unter Abstoßung älterer Einheiten durch Neu- und Umbauten, Ankauf und Tausch. Der Verkehr nach Ostasien und Australien, aber auch nach Indien in seiner gesamten Erstreckung und nach dem mittleren Orient hat dar-

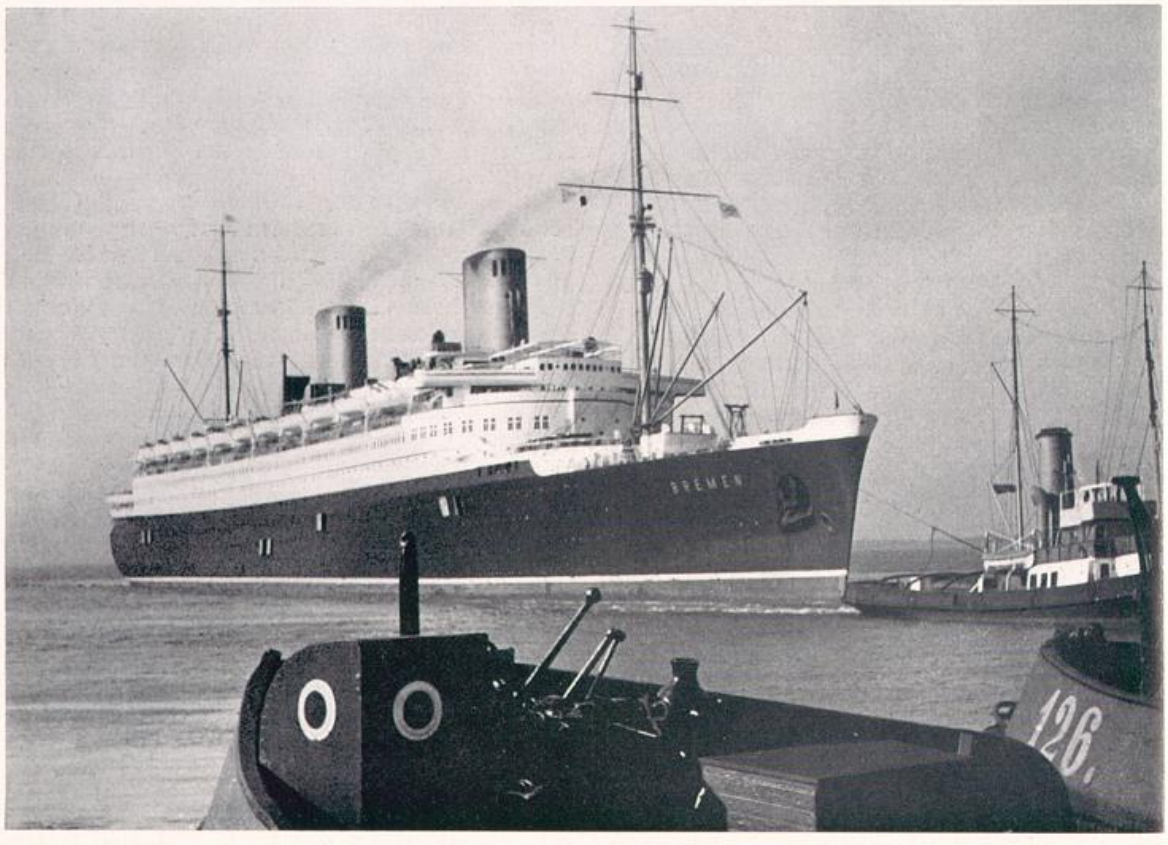


Abb. II 13 Schnelldampfer „Bremen" des Nordd. Lloyd auf der Weser, 1928 (A.G. „Weser")

aus mannigfache Vorteile gezogen. Für die Großschiffahrt gehört in den Umkreis der Ausbildung ihrer Frachtfahrt ferner die jetzt noch weiter ausgedehnte Einflußnahme auf mittlere und kleinere Reedereien. Im Falle des Norddeutschen Lloyd sind hier zu nennen die auf die „Seefahrt", Dampfschiffahrtsreederei A. G. in Bremen, auf die Mathies-Reederei A. G. und auf die „Baltische Reederei" in Hamburg, beides Frachtschiffunternehmen für den europäischen Verkehr, ferner die auf die „Stettiner Dampfer-Compagnie A. G.", von der eine Anzahl von Schiffen übernommen wurde, während sich eine restliche Beteiligung an ihr bei der „Renata Dampfschiffsgesellschaft Th. Gribel K. a. A." in Stettin fortsetzte. Der Lloyd übernahm weiterhin die „Ozean-Linie G. m. b. H.", mit deren von der Reederei H. Schuldt in Flensburg übernommenen Schiffen er in den Fahrgastverkehr nach Mexiko eintrat; zusammen mit zwei weiteren bremischen Reedereien gründete er die „Seefahrt", Segelschiffs-Reederei G. m. b. H., deren beide großen Frachtensegler als Ersatz für die im Kriege verlorenen Schulschiffe zur Ausbildung des seemännischen Nachwuchses dienen sollten. Alles in allem hatte der Norddeutsche Lloyd am 1. Januar 1932 eine Flotte von 487 Fahrzeugen mit 962 680 BRT zur Verfügung; davon waren 447 mit 918 277 BRT sein unmittelbarer Besitz, unter diesen 147 Seedampfer und Motorschiffe mit 860 324 BRT. Das war die größte Flotte, die er jemals sein eigen genannt hat.

Allerdings kommt in diesen Zahlen auch die erwähnte starke Verflechtung zwischen den Reedereiunternehmen zum Ausdruck, die, wenn man auf ihre kapitalsmäßige Ausstattung blickt, sogar noch weit größer war, als es nach den Tonnageziffern erscheinen mag. So erwarb der Lloyd 1929 die Mehrheit des Aktienkapitals der Dampfschifffahrtsgesellschaft „Neptun"; er besaß Aktien der Deutschen Dampfschifffahrtsgesellschaft „Hansa", seit 1931 sogar deren Mehrheit, ferner der „Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft", der „Deutschen Ostafrika-Linie" und der „Woermann-Linie A. G." in Hamburg. Hier zeichnet sich das Bild eines riesenhaften Schiffahrtskonzerns ab, dessen Kapital schon im Jahre 1928 auf 165 Millionen Reichsmark angewachsen war. In Hamburg war es ähnlich: die Hamburg-Amerika-Linie hatte hier die gleiche beherrschende Stellung wie in Bremen der Lloyd. Es lag in der Natur der Sache, daß zwei solch gewaltige Gebilde nicht unbeeinflußt nebeneinander bestehen konnten, daß sie vielmehr, zumal auch hier die Verflechtungen hin- und hergingen, nach Ausgleich und Zusammenarbeit streben mußten, wollten sie ungesunden gegenseitigen Wettbewerb verhindern. Nötig wurde dieses schon im Hinblick auf die Lage des Weltschiffahrtsmarktes, der sie beide gleichermaßen in schwerem Abwehrkampf gegen ausländische, zum Teil mit staatlicher Unterstützung arbeitende Reedereiunternehmen sah. Das ist der Sinn der immer wieder getroffenen Vereinbarungen über die verschiedenen von ihnen betriebenen Liniendienste, etwa eines für die Hamburg-Bremer-Afrikalinie abgeschlossenen Betriebsvertrages mit der Woermann-Linie und der Deutschen Ostafrika-Linie für die Afrikafahrt oder eines Poolvertrages mit der Hamburg-Amerika-Linie und der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft für den südamerikanischen Ostküstenverkehr. Das Bedeutsamste auf diesem Gebiet aber war der seit Jahren verhandelte, aber erst 1930 abgeschlossene Hapag-Lloyd-Union-Vertrag. Er war eine Ertragsgemeinschaft, die auch die Handlungsunkosten, Zinsen und Abschreibungen berücksichtigte und Gewinn und Verlust zur Hälfte teilte, ein Beweis, daß Bremens Großschiffahrt gleichberechtigt neben der Hamburger stand, und damit also eine Anerkennung für den kleineren Schiffahrtsplatz gegenüber dem größeren. Der Vertrag war gewissermaßen in zwölfter Stunde geschlossen worden, gegenüber den Gefahren, die aus einer immer mehr anlaufenden Weltwirtschaftskrise drohten. Bevor wir indessen davon reden, haben wir der übrigen Bremer Reedereien noch mit einem Wort zu gedenken, einerlei, ob sie kapitalsmäßig an den Lloydkonzern gebunden waren oder einigermaßen unabhängig neben ihm standen.

Die Flottenliste der Deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa" verzeichnet zu Anfang 1927 33 Seedampfer (Abb. II 14) und 4 Motorschiffe mit

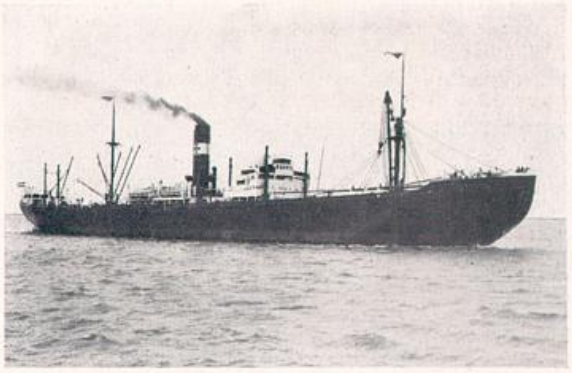


Abb. II 14 Dampfer „Lichtenfels" der Dampfschifffahrts-Ges. „Hansa", 1929 (A.G. „Weser")

zusammen 220 370 BRT und einer Tragfähigkeit von 327 250 t, dazu 6571 BRT bzw. 12 030 t Tragfähigkeit an Flußschiffen, Schleppern und Leichtern; Ende 1931 hatte sie 42 Seedampfer und 6 Motorschiffe mit insgesamt 308 272 BRT und 451 867 t Tragfähigkeit, ein Bestand, der sich in der Folge zunächst nicht vermehrte, vielmehr unter den Einwirkungen der inzwischen ausgebrochenen Krise wieder zurückging. Das alte Liniennetz der Gesellschaft konnte seit 1928 wieder als voll ausgebaut gelten, nachdem in diesem Jahre noch eine neue monatliche Linie nach den Küstenplätzen Vorderindiens und im Jahre vorher eine dreiwöchentliche nach Rangoon hinzugekommen war. Im November 1926 war das

Aktienkapital auf 32 Millionen Mark erhöht worden.

Die Dampfschifffahrtsgesellschaft „Neptun" verfügte Ende 1931 über 68 Seeschiffe mit insgesamt 69 533 BRT, eine Anzahl, die sich in den letzten Jahren kaum geändert hatte; davon waren 5 Motorschiffe. Die Unterweser-Reederei A. G. war damals noch nicht zu dieser neuen Form des Schiffsantriebes übergegangen; ihre 6 Dampfer faßten 26 315 BRT. Dagegen war die Reederei W. Schuchmann in Bremerhaven stark vorangekommen: über 43 200 BRT an Schiffsraum besaß sie zu der angegebenen Zeit, in 20 Dampfern und 2 allerdings kleinen Motorschiffen. Es verdient angemerkt zu werden, daß damals auch 25 Schiffe der bekannten Bugsier-Reederei und Bergungs A. G. in Hamburg mit insgesamt 17 417 BRT in Bremen registriert waren.

Die steigende Bedeutung des neuen Motorantriebes, der ja nicht minder umwälzend auf die Beförderungsmittel zu Land einwirkte, hat damals die ersten Tankreedereien in Bremen entstehen lassen. Die Bremer Schiffsliste nennt Anfang 1932 die „Bremer Öltransportgesellschaft m. b. H." mit 4 Schiffen von zusammen 22 471 BRT, die „Öltransportgesellschaft m. b. H. Bremen" mit 3 Schiffen und 17 994 BRT und die Reederei Eugen Friederich mit einem Dampfer von 4290 BRT.

Hier zeichnet sich eine Entwicklung ab, der gegenüber die alte Segelschiffsreederei nun erst recht veraltet erscheinen mußte. Daß diese trotzdem noch für die hohe Schule der seemännischen Ausbildung angesehen wurde, beweist das Vorhandensein mehrerer Schulschiffe (Abb. II 15). Im



Abb. II 15 Schulschiff „Großherzogin Elisabeth" des „Deutschen Schulschiff Vereins" (Joh. C. Tecklenborg, A.G.)

übrigen ist sie als Erwerbsreederei mit Bewußtsein nur noch von der einen Bremer Firma gepflegt worden, die damit die Überlieferungen der bremischen Überseehandlungen älteren Stiles bis in diese Jahre hinein aufrechterhielt, von F. A. Vinnen & Co., die immerhin noch vier große Segler von insgesamt 9021 RT besaßen. Alles in allem zählte die Bremer Seglerflotte Anfang 1932 70 Schiffe mit zusammen 16 640 RT; dazu kamen noch 4 Segellogger der Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft. Selbst sie hatten unter ihren 54 Fahrzeugen bereits 21 Motorlogger neben 29 Dampfloggern.

Noch eins fällt auf, wenn man sich eine Übersicht über die bremische Seeschiffsflotte aus dieser Zeit ansieht: die unmittelbare Beteiligung der Großindustrie an der Reederei, selbst wenn die Bereederung im Rahmen der übrigen Großschifffahrt erfolgte. Bekannt ist das Beispiel des Reedereibetriebes von Stinnes in Hamburg; in der Bremer Schiffsliste ist unter anderem die Friedrich Krupp A. G. in Essen mit 5 Dampfern von zusammen 22 421 BRT vertreten. Eine weit stärker vor der Großindustrie geübte Form der Beteiligung ist die kapitalsmäßige Einflußnahme auf die Großreederei, wie es an dem Beispiel der Unterweserreederei schon angedeutet wurde. Wir finden diese Einflußnahme, wie auch die von nichtbremischen Banken, aber auch bei den älteren Großschiffahrtsunternehmen, nicht zuletzt beim Norddeutschen Lloyd. Dadurch ist dessen bremisches Gesicht in seiner Führung, zum mindesten in seinem Aufsichtsrat, in diesen Jahren nicht wenig beeinträchtigt worden.

Es waren aber auch schlimme Jahre für die deutsche Großschiffahrt nach den zur Entfaltung drängenden Ansätzen zu neuem Aufblühen Ende der zwanziger Jahre hereingebrochen. Die Erwartungen, die man beim Lloyd auf den Gemeinschaftsvertrag mit der Hapag gesetzt hatte, erfüllten sich nicht, konnten sich nicht erfüllen, weil inzwischen eine Weltwirtschaftskrise von bisher nicht gekannten Ausmaßen mehr und mehr zutage getreten war, die in gleicher Weise natürlich auch die übrigen Schiffahrtsgesellschaften in ihren Entwicklungsmöglichkeiten und Erträgen ungünstig beeinflußte. War ihre Lage gegenüber dem ausländischen Wettbewerb an sich schon schwierig genug, so mußte die große Krise vom Mittsommer 1931, die Bremen besonders schwer traf und zu starkem Abfluß ausländischer Gelder führte, sie noch mehr erschüttern. Da setzte mit dem 21. September 1931 ein Vorgang ein, den man in früherer Zeit kaum für möglich gehalten hätte: die Entwertung des englischen Pfundes, die einen großen Teil der Währungen der ganzen Welt nach sich zog, schließlich, im April des nächsten Jahres sogar den amerikanischen Dollar. Die Folge war eine empfindliche Minderung der deutschen Wettbewerbsmöglichkeiten in der Welt und entsprechend eine starke Beschränkung des deutschen Güteraustausches. Zollerhöhungen in auswärtigen Staaten und Devisenverordnungen taten ein übriges: kurzum, die Einnahmen der deutschen Linien gingen erschreckend zurück. Der Norddeutsche Lloyd mußte neue Mittel aufnehmen, was unter Garantie des Reiches nur bei Banken außerhalb Bremens möglich war — übrigens der Grund für das oben angedeutete veränderte Aussehen seines Aufsichtsrates. Sein Aktienkapital

wurde im Verhältnis 3 : 1 zusammengelegt und betrug nunmehr 54 500 000 RM.
Aber damit war die Krise noch keineswegs gebannt. Der Welthandelsverkehr schrumpfte weiter zusammen und besonders der deutsche Anteil an ihm, während die Welthandelsflotte weiter wuchs. Da mußte so manches Schiff aufgelegt, später vielleicht gar abgewrackt werden: das Wort von den Schiffsfriedhöfen, das damals geprägt wurde, bezeichnet den ganzen Ernst der Lage. Hatte der Norddeutsche Lloyd zu Jahresbeginn 1931 18 422 Personen beschäftigt, so waren es am Schluß des Jahres nur noch 15 884 und ein Jahr später 13 521. Das Jahr 1932 schloß für ihn mit einem Verlust von 13 Millionen RM ab.
Wenn nicht ganz so schlimm, so mochte es bei den übrigen Reedereien doch überall ähnlich aussehen.

Die bremische Reederei in der Zeit des Nationalsozialismus 1933 — 1939

Die politischen Umwälzungen des Jahres 1933 konnten bei den vom Nationalsozialismus vertretenen wirtschaftlichen Anschauungen nicht ohne Einfluß auf Bremens Schiffahrt bleiben. Eine Besserung ihrer Lage konnten sie nicht bringen, da die Währungsverhältnisse unverändert schwierig blieben und sich der deutsche Außenhandel, durch Absperrungsbestrebungen überall gehemmt, in Ein- und Ausfuhr weiter verminderte. Eine planmäßige Neugestaltung der deutschen Reederei war das Ziel der neuen Machthaber: bei aller Anerkennung des Bestrebens, die stark in die Abhängigkeit der nunmehr freilich mit Reichsmitteln gestützten Schiffahrtskonzerne geratenen Einzelreedereien wieder zu verselbständigen, bedeutete das jedoch eine Lenkung von oben herab, ein Beschneiden des freien Wachstums, ein oft diktatorisches Verfügen über Werte, die in mühseliger Arbeit aufgebaut worden waren, häufig genug gar eine Wegnahme von Liniendiensten und Schiffen. Das war mehr oder weniger Willkür, und erst dann mochte man bei den Großschiffahrtskonzernen von einer rechtlichen Handhabe dafür reden, als das Reich im Jahre 1935 zu ihrer Stützung gegen den wirtschaftlichen Verfall die Mehrheit ihres Kapitals übernommen hatte. Wie dem aber auch war: Bremens Schiffahrt hatte es bei dieser „Neuordnung" schwer, sich gegen den größeren Einfluß Hamburgs bei den maßgebenden Reichsstellen zu behaupten.
Am wenigsten trat das noch auf dem alten Feld der bremischen Schiffahrt, beim Nordatlantikdienst, in die Erscheinung. Aber hier war die Entwicklung gekennzeichnet durch ein Hin und Her der von oben gesteuerten Versuche. Mit der Bildung der Nordatlantikgemeinschaft Hapag — Lloyd hatte es angefangen, die später indes in zwei Gesellschaften aufgeteilt wurde, die Bremer und die Hamburger Nordatlantikdienst G. m. b. H. Während des Krieges ist im Jahre 1942 wieder ein engerer Zusammenschluß dieser wichtigsten Dienste der beiden deutschen Großreedereien erfolgt, gar unter Herausnahme aus ihrem sonstigen Betrieb und Überführung in die „Deutsche Amerika-Linie", die ihren Sitz in Bremen erhielt, mit einem Kapital von 40 Millionen RM ausgestattet wurde und die zu diesen Diensten gehörigen Schiffe, Grundstücke und sonstigen Einrichtungen übernahm. Das stolze Verwaltungsgebäude des Lloyd freilich, das durch diese Umgestaltung für die Muttergesellschaft zu groß geworden war, wurde für andere Zwecke verkauft; sehr stark beschädigt, ist es durch den Krieg hindurchgekommen. Zu großer praktischer Auswirkung ist die Ausgliederung des Schnelldampferverkehrs nach New York indessen schon darum nicht gekommen, weil mit Kriegsende die für die Deutsche Amerika-Linie vorgesehenen großen Schiffe sowieso verlorengingen und die Großschiffahrt den Deutschen überhaupt verboten war.
Deutlicher als im Nordamerikadienst sind die „Neuordnungsverluste" der bremischen Schiffahrt in anderen Verkehrsgebieten gekennzeichnet, und zwar sehr bald nach der sogenannten Machtergreifung durch den Nationalsozialismus. Besonders schmerzlich mußte es die beiden großen Reedereien in Bremen und Hamburg treffen, als im Jahre 1934 ihre Dienste nach der Ostküste Südamerikas der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft übertragen wurden. Es war dies ein altes Feld des Norddeutschen Lloyd, schon 1872 eingerichtet und nach dem ersten Weltkrieg als erstes von ihm wieder in Pflege genommen. 8 Schiffe mit zusammen 45 853 BRT mußten damals an die Hamburger Gesellschaft abgegeben werden, darunter der große Fahrgastdampfer „Madrid", ein empfindlicher Verlust, selbst wenn die Schiffe in Bremen beheimatet blieben. Einen kleinen Trost mochte es bedeuten, daß wenigstens die Nordbrasilfahrt von der Bremer Gesellschaft gehalten wurde, wegen der großen Bedeutung, die Bremen im Handel mit Brasiltabaken hatte.
Ähnlich wie mit den Diensten nach der Ostküste Südamerikas ging es mit der vom Norddeutschen Lloyd durch seine Hamburg-Bremer Afrika-Linie unterhaltenen Afrikafahrt: auch sie wurde ganz, unter Verlust von 8 Schiffen, nach Hamburg überwiesen und die Fahrtbeteiligung des Lloyd fortan von der Woermann-Linie und der Deutschen Ostafrika-Linie wahrgenommen, deren im Besitz des Lloyd befindlichen Aktien von ihnen selber zurückgekauft wurden.
Schließlich, im Jahre 1935, hat der Norddeutsche Lloyd auch seine Levantefahrt verloren, unter Abstoßung von 11 Schiffen mit insgesamt 23 197 BRT. Sie blieben aber in Bremen und wurden fortan von der in diesem Jahre nach langen Verhandlungen neugegründeten „Atlas Levante-Linie A. G." betrieben, neben der in Hamburg für

den gleichen Aufgabenkreis die Deutsche Levante-Linie Hamburg A. G. entstanden war. Vier Jahre nach ihrer Gründung besaß die neue Gesellschaft unter Einschluß der neuen Bauaufträge 16 Einheiten mit insgesamt 75 187 t Tragfähigkeit.

Das war gewiß eine neue erfreuliche Entwicklung; für den Lloyd aber bedeutete diese den Verlust eines seit Jahrzehnten gepflegten Fahrt- und Wirkungsgebietes. Durch Vorgänge ähnlicher Art hat sich sein Einfluß damals noch weiter vermindert und ist ihm weitere Tonnage verlorengegangen, wenn das für das Gesamtbild der bremischen Schiffahrt auch nicht in jedem Falle in die Erscheinung trat, soweit es sich eben um bremische Reedereien handelte. Der Lloyd löste bis auf kleine Restbestände seine Beteiligungen bei der „Hansa-Linie" und ebenso bei der Dampfschifffahrtsgesellschaft „Neptun", deren Kapital fast ganz in der Hand des Konzernunternehmens gewesen war. Die „Argo"-Reederei A.G. wurde unter Veräußerung ihres Aktienkapitals durch den Lloyd wieder ganz auf sich gestellt; in der Hand des Reeders Richard Adler ist sie hernach zu einem mehr oder weniger privaten Einzelunternehmen geworden. Mit 17 Schiffen, die zusammen 17 181 BRT faßten, hat sie damals ihre Liniendienste in der Englandfahrt und in der Ostsee wieder aufgenommen; sie übernahm auch die vier Schiffe (5791 BRT) der in der Hauptsache dem Lloyd gehörenden „Seefahrt" Dampfschiffsreederei A.G. in Bremen. Ein völliges Ausscheiden aus dem Verband der bremischen Schiffahrt bedeutete wiederum das Abstoßen der Mathies Reederei A.G. in Hamburg (19 Seedampfer mit 11 071 BRT am 1. Januar 1933) samt der durch sie von der Baltischen Reederei in Hamburg gecharterten Schiffe (3 Seedampfer mit 1868 BRT) und der „Renata"-Dampfschiffahrtsgesellschaft in Stettin, Th. Gribel K. a. A.

So bestanden als Ergebnis dieser Umgruppierungen im Verband der bremischen Seeschiffahrt neben dem stark verkleinerten Norddeutschen Lloyd in voller Selbständigkeit wieder eine gute Reihe bremischer Reedereien, altbekannte wie die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa", die Dampfschifffahrtsgesellschaft „Neptun", die „Argo"-Reederei, Richard Adler & Co., für die Trampfahrt auch die „Unterweserreederei" und die Reederei Schuchmann in Bremerhaven; neu war neben der schon erwähnten „Atlas Levante-Linie" für die Bananenfahrt nach Westindien und Mittelamerika 1935 die mit der Fruchthandelsgesellschaft m. b. H. Scipio & Co. zusammenhängende „Union-Handels- und Schifffahrts-Gesellschaft m. b. H." mit 6 für die Bananenfahrt besonders eingerichteten Dampfern (29 346 BRT) hinzugekommen (Abb. II 16).

Diese im Zuge gelenkter Schiffahrt geschehene Aufgliederung mußte natürlich auch eine neue Ordnung der Aufgabenbereiche, der von den Einzelreedereien durchgeführten Dienste, zur Folge haben, sei es durch Zuweisung oder durch Vereinbarung. Von besonderer Bedeutung war das natürlich wiederum für den Norddeutschen Lloyd, während es für die jeweils bestimmte Sondergebiete bearbeitenden nachgeordneten Reedereien kaum nennenswerte Veränderungen ergab. Beim Lloyd aber betraf die Neuregelung nicht nur den bereits berührten Schnelldampferverkehr nach New York; vielmehr wurden seit 1935 eine Reihe von Einzeldiensten wieder aus dem Gemeinschaftsvertrag mit der Hapag herausgenommen, während andere nach wie vor gemeinsam betrieben wurden und in ihrem Ergebnis hälftig geteilt verblieben. Dazu gehörten die Frachtdampferlinien nach und von Nordamerika (Ost- und auch Westküste), Mittelamerika (Westküste), Kuba und Mexiko, nach der Westküste Südamerikas (Abb. II 17), nach Ostasien und Australien. Dagegen wurde der Fahrgastverkehr nach Ostasien einschließlich des Frachtdienstes nach der Südsee jetzt wieder vom Lloyd allein betrieben, ebenso der Frachtdampferdienst nach Nord-

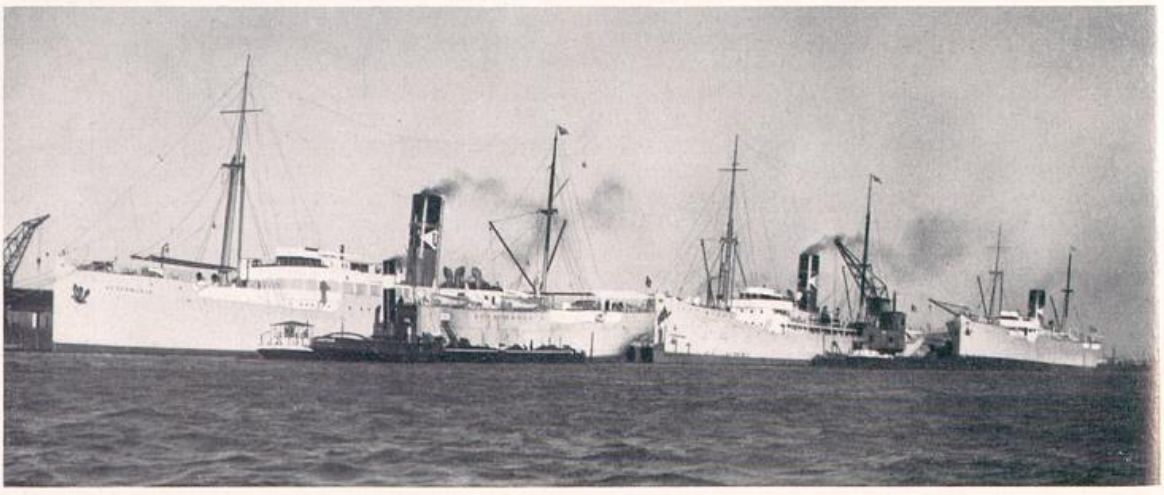


Abb. II 16 Bananendampfer der „Union-Handels- und Schiffahrts-Gesellschaft m.b.H."



Abb. II 17 Dampfer „Osnabrück" des Nordd. Lloyd in Antofagasta, 1935 (A.G. „Weser")

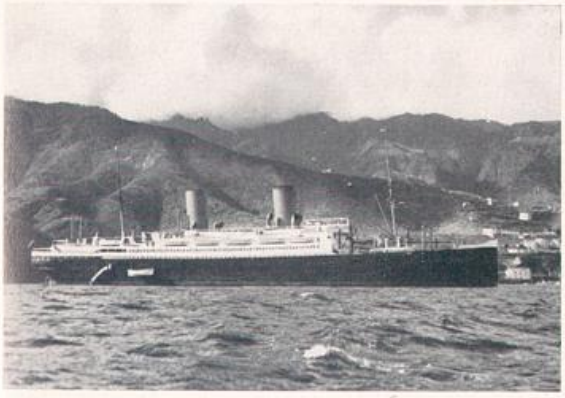


Abb. II 18 Dampfer „General Steuben" des Nordd. Lloyd vor Madeira, 1931 (A.G. „Weser")

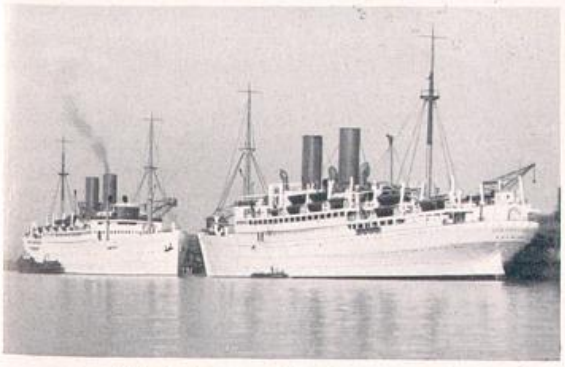


Abb. II 19 Dampfer „Der Deutsche" ex „Sierra Morena" und „Sierra Cordoba" des Nordd. Lloyd an der Columbuskaje Bremerhaven, 1924 (Bremer Vulkan)

brasilien und ein neu hinzugekommener Fahrgast- und Fruchtverkehr nach Madeira (Abb. II 18) und den Kanarischen Inseln. Die Ostküste Südamerikas blieb ihm im Verkehr mit den deutschen Häfen versperrt. Aber es zeigt den entschlossenen Willen, auf einem alten Betätigungsfeld nach wie vor die Flagge zu zeigen, daß er es nunmehr mit Linien bediente, die die heimischen Häfen nicht berührten: mit einer Frachtdampferverbindung von der Ostküste Südamerikas nach Südafrika und einem Dienst vom Golf nach dem La Plata und der Ostküste Nordamerikas.

In steigendem Maße war das Unternehmen an der Veranstaltung von Gesellschaftsreisen beteiligt, die zwischen den beiden Weltkriegen stark in Aufnahme gekommen waren. Wie der Lloyd daneben einige der damaligen „Kraft-durch-Freude"-Dampfer (Abb. II 19) bereedert hat, so hat er einzelne der Schiffe, die vom Reich in den „Seedienst Ostpreußen" eingesetzt worden waren, jene zur Umgehung des polnischen Korridors an der Weichsel eingerichtete unmittelbare Verbindung mit dem abgeschlossenen deutschen Außenposten im Osten, gleichfalls in seine Obhut genommen. Schließlich standen auch die „Flugzeuginseln", die die „Lufthansa" fern im Ozean unterhielt, reedereitechnisch unter der Fürsorge des Bremer Unternehmens, aus dessen Luftfahrtbeteiligung die große deutsche Luftverkehrsgesellschaft dereinst mit hervorgegangen war.

Der alte Unternehmungsgeist regte sich in der bremischen Schiffahrt also von neuem, so schwer auch die durch politische und wirtschaftliche Verhältnisse erzwungenen Einbußen waren. Sie hatten sich beim Lloyd nicht nur in dem Verlust von Aufgabenbereichen und in der Verminderung der Tonnage, sondern auch in der Herabsetzung des Kapitals gezeigt, im Jahre 1934 durch Zusammenlegung im Verhältnis 5:1, allerdings unter gleichzeitiger Wiederheraufsetzung auf gut 46 Millionen RM. Bis zum 31. Dezember 1936 waren von ihm durch Abwracken 27 915 und durch Verkauf 97 087 BRT an Schiffsraum abgestoßen worden, ganz zu schweigen von den ihm im Zuge der Neuordnung abgegebenen 89 Schiffen mit 170 021 BRT. Alles in allem waren bis zu diesem Tage 332 292 BRT in Abgang gekommen. Mit 499 190 BRT waren nur noch 60 v. H. der 831 482 BRT im Dienste des Lloyd in Fahrt, die er am 1. Januar 1933 besessen hatte.

Aber es war doch auch, allen Schwierigkeiten zum Trotz, an einem Ersatz dieser Einbußen mit Erfolg gearbeitet worden. In der Zeit bis zum 1. Januar 1937 war die Flotte des Norddeutschen Lloyd, unter Einschluß der in Auftrag gegebenen Neubauten, um 20 Schiffe mit 129 725 BRT wieder auf etwa 630 000 BRT vermehrt worden. Mit Ausnahme des für die Ausbildung des Offiziersnachwuchses käuflich erworbenen Schulschiffes „Kommodore Johnsen" waren das alles neue Schiffe. Über 15 Jahre alt waren damals nur acht verhältnismäßig kleine Fahrzeuge, über 20 nur eins. Man wußte sehr wohl, daß man nur mit hochwertiger

Ausrüstung in dem so schwierig gewordenen Wettbewerb bestehen konnte. Wunderwerke an Schiffs- und Maschinenbaukunst waren darunter, wie die im Schnelldienst nach Ostasien eingesetzte Drillingsgruppe „Scharnhorst", „Potsdam" und „Gneisenau" (Abb. II 20), Schiffe von



Abb. II 20 Schnelldampfer „Gneisenau" des Nordd. Lloyd in Yokohama, 1935 (A.G. „Weser")

rund 18 000 BRT, bei denen der Lloyd durch Anwendung bahnbrechender maschinentechnischer Neuerungen seiner alten Überlieferung treu geblieben war, auf dem Gebiete der Seeschiffahrt den technischen Fortschritten den Weg zu ebnen. Gleiches läßt sich von den in die Fahrt nach der Westküste Südamerikas eingestellten Schnellfrachtern, Motorschiffen von 5000 bis 6000 BRT Größe, sagen; die im Verkehr mit den nordpazifischen Häfen eingesetzten 9000 BRT großen Motorfrachter „Weser" und „Elbe" waren mit 17 Seemeilen Geschwindigkeit die schnellsten deutschen Frachtschiffe überhaupt. Dabei war auf größtmögliche Wirtschaftlichkeit Rücksicht genommen worden. Diese beiden Schiffe schlugen im Jahre die beförderte Gütermenge fast viermal um; gleich günstige Ergebnisse erzielten die in der Fahrt nach der Westküste Südamerikas eingesetzten Frachter (Abb. II 21), wie auch die großen Ostasiendampfer des Lloyd. Die „Bremen" brachte es im Jahre 1937 auf 19 Rundreisen nach New York und zurück, die „Europa" sogar auf fast 20.

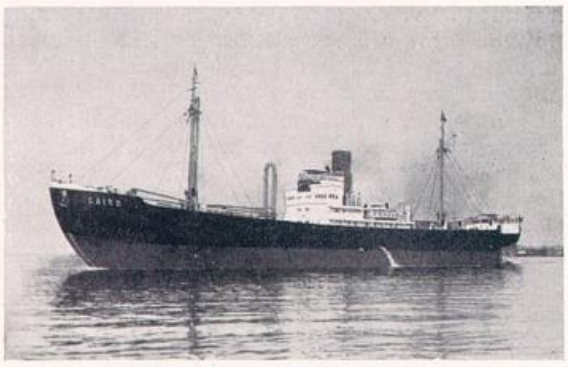


Abb. II 21 Motorschiff „Cairo" des Nordd. Lloyd, 1934 (A.G. „Weser")

Nicht minder gut schnitten viele Schiffe der übrigen Reedereien ab, ein Beweis, daß auch hier der Aufbau, bzw. der Wiederaufbau, mit nicht minder großem Verantwortungsbewußtsein gegenüber Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit vor sich gegangen war. Die Bananendampfer der „Union-Handels- und Schiffahrts-Gesellschaft" schlugen ihre Ladung im Verkehr mit Westindien mehr als achtmal um; bei einzelnen „Argo"-Dampfern geschah dies in der Londonfahrt mehr als 50mal. Es gab „Hansa"-Frachter, die in der Indienfahrt einen viermaligen Umschlag im Jahre erreichten [8]).

Doch hatten auch diese Reedereien, wenn vielleicht auch nicht in dem Umfang wie der Lloyd, in den Jahren der sich fortsetzenden Schiffahrtskrise in ihrem Bereiche mit ähnlichen Schwierigkeiten zu kämpfen wie er, die eine mehr hinsichtlich ihres alten Bestandes, die andere im neu zu schaffenden Aufbau. Natürlich ging es auch in einer so gut berufenen Gesellschaft wie der „Hansa" nicht ohne Kapitalsherabsetzung und sonstige finanzielle Maßnahmen ab; auch bei ihr mußten Schiffe stillgelegt, verkauft, abgewrackt werden. Eine Schiffsliste vom 1. Januar 1933 verzeichnet hier allein 21 Schiffe mit zusammen 128 369 BRT als zum Abwracken vorgesehen. Allen bremischen Reedereien gemeinsam aber war, daß mit dem Ziele einer Verjüngung des Bestandes neue Schiffe gebaut wurden, wenn auch in bescheidenerem Maße als vorher. Hatte die „Hansa" am 1. Januar 1933 42 Schiffe mit 279 206 BRT besessen, so hatte sie drei Jahre später nur noch 37 (Abb. II 22), aber mit einem Raumgehalt von 262165 BRT,

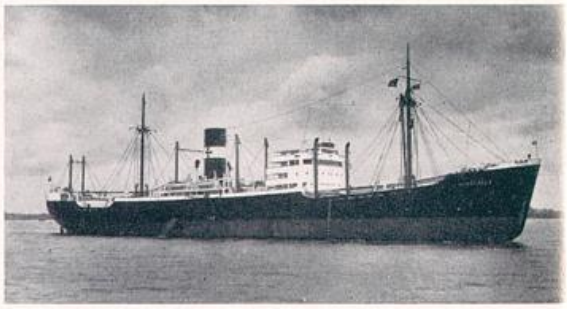


Abb. II 22 Hansa-Dampfer „Hohenfels" 1936/37 (Bremer Vulkan)

und am 1. Januar 1938 wieder 42 mit 289 029 BRT, ein Beweis, daß auch hier inzwischen eine nicht unbeträchtliche Erneuerung vor sich gegangen war. Die Dampfschifffahrtsgesellschaft „Neptun" hatte zu Beginn des Jahres 1933 70 Schiffe mit 72 994, zwei Jahre später 68 mit 71 138 und nach weiteren zwei Jahren wieder 70 Schiffe (Abb. II 23), dieses Mal mit 73 363 BRT: diese Reederei hatte den Wechsel also weniger empfindlich zu spüren bekommen, gewiß, weil der europäische Verkehr, in dem sie beschäftigt war, weniger von der

[8]) Vgl. G. A. Theel, Bremen Schiffahrt. Sonderteil „Bremen" der Übersee-Rundschau, 1951, Heft 2, Seite 37 ff.

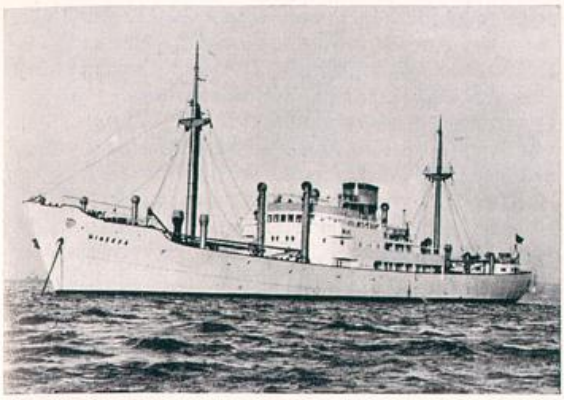


Abb. II 23 Dampfer „Minerva"
der Dampfschifffahrts-Ges. „Neptun", 1939
(A.G. „Weser")



Abb. II 24 Dampfer „Fasan"
der „Argo" Reederei, Rich. Adler & Co., 1936
(Howaldt-Werke, Kiel)

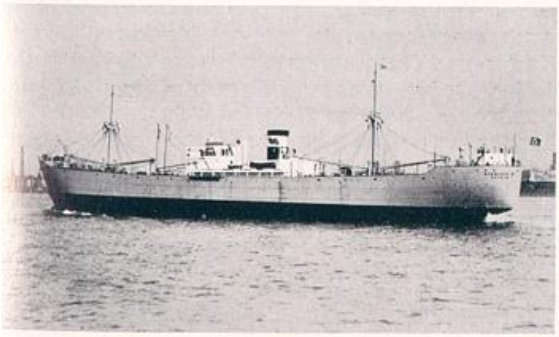


Abb. II 25 Dampfer „Schwanheim"
der Unterweser-Reederei A.G., 1935 (Bremer Vulkan)

Krise heimgesucht wurde und eher Ausweichmöglichkeiten bot als der transozeanische. Die „Argo"-Reederei hatte als Mitglied des Lloydkonzerns zuletzt über 43 Schiffe (Abb. II 24) mit 50 040 BRT verfügt; als selbständiges Unternehmen hatte sie am 1. Januar 1935 38 Dampfer mit 41 761 BRT. W. Schuchmann in Bremerhaven hatte sich in diesen Jahren sogar nur nach oben entwickelt, von 19 Schiffen mit 29 355 BRT im Jahre 1933 auf 22 mit 35 365 BRT vier Jahre später, ähnlich die „Unterweser-Reederei A. G." von 29 882 auf 33 663 BRT, wobei die Zahl der Seeschiffe – 13 – gleichgeblieben war (Abb. II 25). Auch hier waren also ältere Schiffe durch neue, größere und besser ausgestattete ersetzt worden. Im ganzen sind diese kleineren, unabhängig gebliebenen Reedereien besser gefahren als die großen; doch ist bei allen nach Abklingen der wildbewegten Erscheinungen auf dem wirtschaftlichen wie auf dem politischen Felde ein Wiederanstieg zu bemerken, dank der Tatkraft des bremischen Reedertums, das sich hier auch den ungünstigen Zeitverhältnissen gegenüber bewährte.

Dieser Wiederanstieg hat auch angehalten, solange der äußere Friede bewahrt blieb. Lassen wir uns dafür die Zahlen zum Beweis dienen, die am 1. Januar 1939, also am Ende des letzten Friedensjahres, über die Größe der bremischen Kauffahrteiflotte vorliegen.

Der Norddeutsche Lloyd besaß damals 117 Seeschiffe mit insgesamt 585 357 BRT; davon waren 52 Seedampfer und 24 Motorschiffe mit 452 626 bzw. 115 041 BRT. Die Deutsche Dampfschifffahrtsgesellschaft „Hansa" nannte 42 Schiffe mit 280 531 BRT ihr eigen, 30 Dampfer und 12 Motorschiffe mit zusammen 186 152 und 94 379 BRT; der Tonnage nach bestand hier also mehr als die Hälfte der Flotte bereits aus Motorschiffen, was auf die moderne Einrichtung dieses Schiffsbestandes schließen läßt. Drei weitere Schiffe sind noch im Verlauf des Jahres 1939 dazugekommen. Der Größe nach folgte als dritte die Dampfschifffahrtsgesellschaft „Neptun", als Küstenfahrtunternehmen mit viel kleineren Schiffen, 67 insgesamt, 55 Dampfern zu 55 568 und 12 Motorschiffen mit 15 368 BRT, zusammen also mit 70 954 BRT. Dann kam, wenn man die nach Hamburg abgegebenen, aber nach wie vor in Bremen registrierten Schiffe außer Betracht läßt, die „Argo"-Reederei Richard Adler & Co. mit 44 Dampfern und 52 766 BRT. Die „Unterweser-Reederei A.G." besaß 15 Seeschiffe, darunter fünf größere Dampfer und ein großes Motorschiff mit zusammen 33 736, die „Atlas Levante-Linie" elf Seedampfer und zwei Motorschiffe mit 32 745, die „Union-Handels- und Schifffahrtsgesellschaft m. b. H." ihre schon erwähnten sechs Dampfer mit 29 344 BRT. Von den Schuchmann-Dampfern waren 13 mit 23 938 BRT in Bremerhaven beheimatet.

Wir übergehen die nicht unbeträchtliche Zahl der außerdem noch in Bremen oder an der Weser registrierten Schiffe kleinerer Reedereiunternehmen. Alles in allem zählte die Handelsflotte an der Weser damals 471 Schiffe mit einer Tonnage von 1 391 559 BRT: davon entfielen auf Bremen allein 343 Schiffe mit 1 265 734 BRT. Rechnet man noch die Fischereiflotte mit 334 Einheiten und 144 126 BRT hinzu, so war die Gesamtsumme für die Weser 805 Schiffe mit 1 535 685, für Bremen allein 370 Fahr-

zeuge mit 1 308 548 BRT, für alle bremischen Häfen 518 Schiffe mit 1 377 440 BRT. Doch war die Fischereiflotte der drei bremischen Häfen zusammen noch nicht ganz so groß wie die Wesermündes, das der Heimathafen für 204 hierher gehörige Fahrzeuge mit insgesamt 77 273 BRT war. Eine gewisse Verschiebung war hier in den letzten Jahren vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges durch die Neubeteiligung Deutschlands am Walfang eingetreten. Von den drei von der Weser aus fahrenden Walfangflotten waren zwei in Bremen beheimatet, die der „Unitas", Deutscher Walfang G. m. b. H., die der Jurgens van den Bergh-Margarine Verkaufsunion G. m. b. H. in Berlin gehörte, und die der Walter Rau Neußer Ölwerke A. G. (Abb. II 26), das auf der A.G. „Weser" in Bremen erbaute Walfangmutterschiff „Unitas" (Abb. II 27 und 28) war mit 21 848 BRT das größte deutsche Walfangschiff überhaupt.

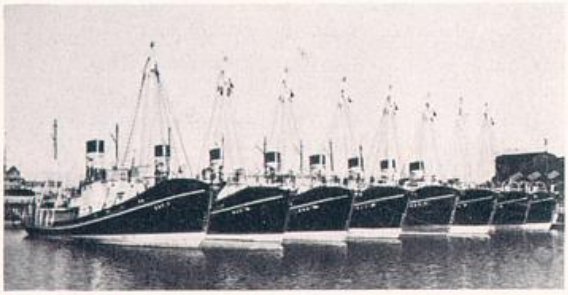


Abb. II 26 Fangboote der Walfangflotte „Walter Rau" (Seebeck-Werft, Bremerhaven)

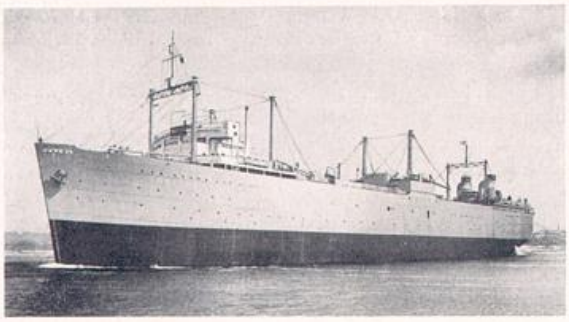


Abb. II 27 Walfangmutterschiff „Unitas", 1937 (A.G. „Weser")

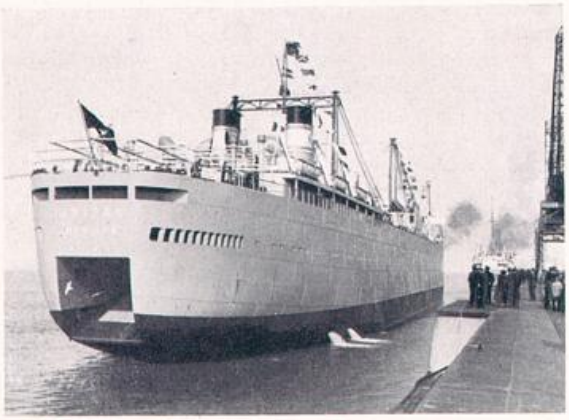


Abb. II 28 Walfangmutterschiff „Unitas", Rückansicht (A.G. „Weser")

Es waren stolze Zahlen, mit denen Bremens Flotte vor Beginn des neuen großen Völkerringens aufwarten konnte, trotz aller Rückschläge, die sie in den Zeiten wirtschaftlicher und politischer Krise erlitten hatte. 31,07 v. H., also fast der dritte Teil der Schiffe, über die Gesamtdeutschland verfügte, gehörten nach Bremen; jedes dritte Schiff war, roh berechnet, ein bremisches.

Der zweite Weltkrieg: Erneute Vernichtung der bremischen Handelsflotte, 1939 — 1945

Von den rund 1½ Millionen BRT, die die bremische Flotte, einschließlich der im Bau befindlichen Schiffe, bei Ausbruch des zweiten Weltkrieges umfaßte, war an seinem Ende so gut wie nichts mehr vorhanden. Das aus dem ersten Weltkrieg bekannte Bild wiederholte sich: Verluste durch Kaperung und Wegnahme im feindlichen Auslande, verlustreicher Einsatz für Zwecke der Kriegsführung, Wegnahme des verbliebenen Restes am Kriegsende. Die Gefahren waren gegen den ersten Krieg vervielfältigt: wieviel Schiffseinheiten sind beispielsweise durch den Bombenkrieg, nicht zuletzt in den Häfen der Heimat, zerstört worden! Hoch klang auch jetzt wieder das Lied von tapferen Besatzungen, die ihre Schiffe durch alle Sperren am lauernden Feind vorbei in die Heimat zurück oder im weiteren Verlauf des Krieges in die vorgeschobenen Atlantikhäfen brachten: von den Blockadebrechern aus und nach Südamerika oder gar aus Japan, von der kühnen Heimfahrt der „Bremen" über Murmansk nach der Weser, wo sie am 16. März 1941 dann doch in einem aus ungeklärter Ursache entstandenen Feuer ein unverdientes trauriges Ende fand. Aber auch sonst war alle mutige Diensterfüllung in Kriegs- und Versorgungsfahrt vergeblich geleistet, jedes Opfer umsonst gebracht; denn dahinter lauerte das traurige Ende im Nichts.

Es war nur noch ein kleiner Restbestand der einst so stattlichen bremischen Handelsflotte, der bei Ende der Kampfhandlungen noch gebrauchsfähig übrig geblieben war: das Potsdamer Abkommen vom 2. August 1945 nahm auch ihn. Alles in allem sind durch Kriegseinwirkungen und durch Ablieferung 345 Schiffe mit etwa 1 445 000 BRT verlorengegangen, die in Geldeswert mindestens 570 Millionen Mark ausmachten. Das bedeutete, daß die Bremer Heimatflotte bis auf einen kaum zu nennenden Rest an kleinen und kleinsten Schiffen völlig vernichtet war. Auch die gleichzeitig angeordnete Beschlagnahme von deutschen Vermögenswerten im Ausland mußte die Reedereien auf das schlimmste treffen, in noch größerem Umfang als nach dem ersten Krieg. Fast noch schlimmer aber war es, daß in Potsdam ein einstweiliges Verbot der Schiffahrt und ausdrücklich ein

völliges Verbot des Baues von Hochseeschiffen ausgesprochen, sowie in weiterer Auswirkung die Demontage der größeren Schiffswerften verfügt wurde. Ein Wiederaufbau der Flotte war also zunächst unmöglich gemacht worden und damit jegliche Betätigung in der Seeschiffahrt, vor allen Dingen im großen Überseeverkehr.

Dennoch Wiederaufbau 1945 — 1951

Angesichts der harten Bedingungen, die das Potsdamer Abkommen dem deutschen Volke auferlegte, und der sich für die deutsche Schiffahrt daraus ergebenden überaus traurigen Folgen mochte es fast wie Wahnwitz erscheinen, an einen Ersatz des Verlorenen, einen Wiederaufbau einer bremischen Schiffahrt großen Stiles zu denken. Bremens Reeder waren es aber nicht gewohnt, sich tatenlos von der Entwicklung treiben zu lassen. Daß sie klein wieder anfangen mußten, war ihnen klar, ebenso aber, daß sie überhaupt einen neuen Anfang zu suchen hatten, wollten sie und wollte die Vaterstadt leben. Das war aber auch über ihren Kreis hinaus allgemeine Erkenntnis in Bremen, und nicht zuletzt sind es die verantwortlichen Männer in der Leitung des kleinen, aus den Trümmern des verlorenen Krieges geretteten Staatswesens gewesen, die die Schifffahrtskreise in ihren Bestrebungen mit allen nur verfügbaren Kräften unterstützten. Fest stand das Ziel, mochte der Weg dahin auch lang und überaus beschwerlich sein.

Noch sind die unsäglichen Mühen in aller Erinnerung, die Bestimmungen des Potsdamer Abkommens allmählich wieder zu lockern und damit eine deutsche Schiffahrt von neuem in Gang zu bringen, von dem Gebot wirtschaftlicher Vernunft und Zweckmäßigkeit aus, die es für ein großes Volk nicht zulassen konnten, daß es in seinen für den wirtschaftlichen Austausch lebenswichtigen Verbindungen zum Ausland dauernd ausschließlich auf fremde Schiffe angewiesen sein sollte. Erwägungen einer gesunden Finanzwirtschaft, die durch die dauernde Abgabe von Devisen für Überseetransporte auf das schwerste geschädigt werden mußte, sprachen nicht minder dieselbe Sprache, wie die erschreckende Höhe der Arbeitslosigkeit in den deutschen Seestädten, die zu nicht geringem Teil dadurch hervorgerufen war, daß die seemännische Bevölkerung und die im Schiffbau Beschäftigten ihren Arbeitsplatz verloren hatten.

Aber nur ganz allmählich haben sich Milderungen erreichen lassen. Es hat Jahre gedauert, bis auf den verbliebenen deutschen Werften die ersten neuen Schiffe wieder vom Stapel liefen, und da waren es, als dringendstes zuerst, zur Verbesserung der deutschen Ernährungslage Fischdampfer und dann kleine Küstenfrachter. Alte Schiffe, die sich innerhalb der von den Besatzungsmächten vorgeschriebenen Grenzen kleinsten Ausmaßes hielten, wurden überholt und wiederhergestellt, zum Teil durch Kriegseinwirkung zu Wracks gewordene Fahrzeuge, von denen das eine oder das andere gar erst gehoben werden mußte. Entsprechend blieb die deutsche und damit die bremische Schiffahrt für Jahre auf den kleinen Küstenverkehr beschränkt. Es war schon ein Ereignis, als die Dampfschifffahrtsgesellschaft „Neptun" nach gelegentlichen Fahrten im Nordsee-Rhein-Verkehr und Massenguttransporten an der Küste mit einem der ersten von ihr wieder in Fahrt gesetzten Dampfer, der nur 698 BRT großen „Nixe" (Abb. II 29), Anfang September 1947 einen regelmäßigen Fahrgast- und Güterverkehr zwischen Bremen und Husum eröffnen konnte.

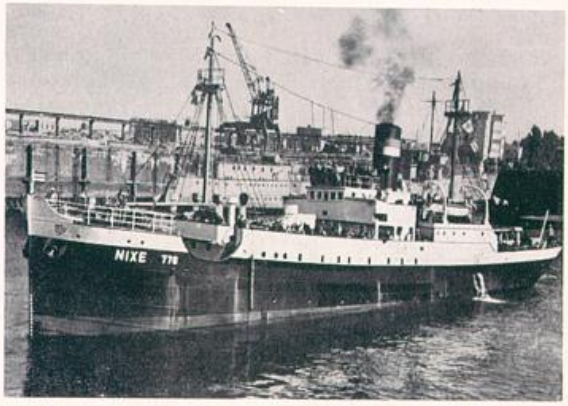


Abb. II 29 Dampfer „Nixe"
Dampfschifffahrts-Ges. „Neptun", 1910 (A.G. „Weser")

Das Beispiel zeigt, wie groß die Beschränkungen, welche engen Grenzen der eigenen Schiffahrt gesetzt waren. Man sieht daraus, daß es zuerst nur den in der Küstenfahrt beschäftigten Reedereien wieder möglich sein konnte, mit eigenen Schiffen in Fahrt zu kommen, der „Neptun" und dann der „Argo". Aber diese Fahrten geschahen, soweit sie das Ausland berührten, auf Anweisung der in Deutschland nunmehr maßgeblich bestimmenden Militärregierungen. Die „Hansa-Linie" und der Norddeutsche Lloyd mußten ihre Betätigung im Fahrgastverkehr auf der Niederweser und dann nach den Nordseebädern suchen, der Lloyd auch in Hotel- und anderen dem Reiseverkehr dienenden Betrieben (Abb. II 30). Vertretungen fremder Reedereien mochten in dem einen oder dem anderen Falle für die bremischen Schiffahrtsgesellschaften hinzukommen: das Verkehrsbild in den mehr und mehr in zäher Wiederaufbauarbeit wiederhergestellten bremischen Häfen wurde von den Fremden beherrscht. Und doch war es schon ein Fortschritt, daß sich die Zahl der den Hafen Bremen regelmäßig bedienenden, nun allerdings fremden Schiffahrtslinien gegen Ende der vierziger Jahre ständig vermehrte.

Hier der deutschen, der bremischen Flagge wieder den ihr zukommenden Anteil zu verschaffen, mußte das Zukunftsziel bleiben. Aber um ein



Abb. II 30 Hapag-Lloyd-Reisebüro,
Architekt: Dipl.-Ing. L. Krajewski-Agatz

weniges wurde das erst möglich, als mit der Einrichtung eines neuen, leider nur westdeutschen Staatswesens die Beschränkungen hinsichtlich der der deutschen Schiffahrt zugestandenen Fahrtgebiete fielen, als deutsche Schiffe auch über England und die Kanalhäfen hinaus fahren durften. Nun konnten „Neptun"-Schiffe wieder Spanien und Portugal besuchen, desgleichen die „Hansa-Linie" wieder ihre Portugalfahrt aufnehmen und später die nach dem Persischen Golf; die „Atlas Levante-Linie" trat wieder auf den Plan, schließlich auch der Lloyd mit transatlantischer Fahrt im Zusammenwirken mit der „Hapag". Es ist indessen bezeichnend, daß diese Dienste von den auf die Große Fahrt eingestellten Reedereien mehr oder weniger mit gecharterten Schiffen eingerichtet werden mußten, die zum Teil von kleinen Einzelreedern erstellt waren. So hat die „Atlas-Levante-Linie" ihren Linienverkehr zunächst nur auf diesen Grundlagen wieder aufnehmen können. Später wurden die von der wiedererstandenen „Roland-Linie" erbauten Schiffe in Fahrt gesetzt. Aber es erzwang die Not der Zeit auch Gemeinschaftsdienste der in den einzelnen Fahrtgebieten beschränkten Reedereien, zum Beispiel zwischen der „Argo-Linie" und der Hamburger Reederei A. Kirsten im Englandverkehr, zwischen dem Lloyd und der Hapag für die von ihnen seit Ende 1950 wiederaufgenommenen Fahrten nach Nordamerika und dem Golf. Man wagte auf Grund solcher Vereinbarungen gar Zusammenschlüsse für neue Fahrtgebiete, so neuerdings, im Jahre 1951, die Dampfschifffahrtsgesellschaft „Neptun" mit der Mathies Reederei K. G. und den Reedereien Robert M. Sloman jr. und Gebrüder Ulmann in Hamburg eine Beteiligung an einer neu gebildeten „Union-Afrika-Linie G. m. b. H.", die die Bremer Flagge auch wieder in den Afrikaverkehr einführte.

Das sind freilich Entwicklungen, die ohne eine weitere Lockerung der Schiffbaubeschränkungen nicht möglich gewesen wären. Die von den Hohen Kommissaren der Besatzungsmächte auf dem Petersberg bei Bonn im Jahre 1949 zugestandenen Erleichterungen, die wohl die Schiffbauprogramme nach der Gesamttonnage — nur 200 000 BRT wurden bewilligt — noch sehr eng hielten, aber immerhin jetzt Schiffe bis zu 7200 BRT, wenn auch unter zu geringer Geschwindigkeit, und daneben eine kleine Anzahl größerer „Spezialschiffe", Tanker zum Beispiel, zuließen, hatten im Gesamterfolg doch bereits eine spürbare Belebung im Gefolge. Schwierigkeiten bereitete indes die Finanzierung. Da haben die schiffbau- und schiffahrttreibenden deutschen Küstenländer vorfinanzieren müssen; im gewissen Umfang standen auch amerikanische ERP-Mittel [9]) zur Verfügung; schließlich hat die Bundesrepublik die Lasten auf ihre stärkeren Schultern mit übernehmen müssen. Aber es wurde doch wieder gebaut: auch Bremens Reeder haben sich, soweit es die Verhältnisse zuließen, an dem Wiederaufbau beteiligt. Zu den großen Motorleichtern, mit denen die „Unterweser-Reederei" ihre Überseefahrten wiederaufgenommen hatte, gesellten sich größere Einheiten; die „Hansa-Linie" ließ durch einen starken Schlepper sogar ein Wrack über den Ozean holen, um es zu einem Überseedampfer für Große Fahrt wieder ausbauen zu lassen. Die größten Einheiten aber waren, entsprechend jenen Zugeständnissen vom Petersberg, in der nunmehr gleichfalls neu entstehenden Tankerflotte, etwa in der Reederei Eugen Friederich, die ihre Schiffe unablässig zwischen Ras Tanura am Persischen Golf sowie anderen Plätzen des erdölspendenden Ostens und den heimatlichen Häfen laufen ließ. Willkommener Zuwachs erwuchs der bremischen Flotte durch einige aus der Ostsee, aus dem abgetrennten Gebiet, nach Bremen verlegte Reedereien; dazu kamen einige Neugründungen oder Beteiligungen von Wirtschaftskreisen an der Reederei, die ihr bisher fern gestanden hat. Den größeren Vorteil mußten aus dem damals laufenden vorläufigen Wiederaufbau natürlich nach wie vor die in der Hauptsache in der europäischen Fahrt beschäftigten Reedereien haben, die dann auch in diesen Jahren eine ganze Reihe der für sie genügenden kleineren Einheiten in Dienst stellen konnten. Die große transozeanische Reederei war indessen noch immer zum Abwarten verurteilt, weil sie, um ihren Betrieb nutzbringend gestalten zu können, größerer und schnellerer Schiffe bedurfte. Lediglich die Deutsche Dampfschifffahrtsgesellschaft „Hansa" hatte wieder vier Schiffe mittlerer Größe in Fahrt, drei Dampfer und ein Motorschiff.

So aber ist es gekommen, daß die bremische Reederei gegenüber der des gesamten Bundesgebietes und nicht zuletzt der in kleineren Hafenplätzen in argen Rückstand geriet. Zu Anfang des Jahres 1951 war die bremische Handelsflotte erst wieder auf etwa 120 000 BRT angewachsen, was indessen nur 9 v. H. ihres Vorkriegsstandes war, gegenüber 18 v. H. für den gesamten Bund. Anteilsmäßig war Bremens Flotte nur halb so stark wie im letzten Vorkriegsjahr. Das waren be-

[9]) Mittel aus dem European Relief Program.

drückende Zahlen, trotz aller guten Ansätze in bestimmten Bezirken des Wiederaufbaues. Da ist endlich in den ersten Tagen des April 1951 in Bonn das erlösende Wort auch für die Große Schiffahrt gesprochen worden, nach mannigfacher, immer wieder drängender Vorarbeit der staatlichen Führung in den Hansestädten, besonders auch des bremischen Bürgermeisters Kaisen. Die Hohe Alliierte Kommission hob mit anderen Verboten industrieller Betätigung alle Herstellungsbeschränkungen für den Schiffbau auf. Selbst Fahrgastschiffe wurden wieder erlaubt, wenngleich ihr Bau, insbesondere die Erstellung von schnellen großen Schiffen, zunächst an den großen Kosten scheitern wird. Aber die Bundesregierung versprach finanzielle Hilfe. Die Flaggen, die am 4. April 1951 über Bremen wehten, waren beredter Ausdruck dafür, daß ihm damit sein eigentliches Leben zurückgegeben worden war (Abb. II 31 bis 35). Als wenige Tage darauf Bremens Großwerft, die A.G. „Weser", die bis dahin nur mit Wiederherstellung und Ausbessern alter Schiffe beschäftigt werden durfte, aus der Demontageliste herausgenommen wurde, war damit ein weiterer Schritt in der Richtung getan,



Abb. II 33 Dampfer „Falke"
der „Argo" Reederei, Rich. Adler & Co., 1950
(Seebeck-Werft)

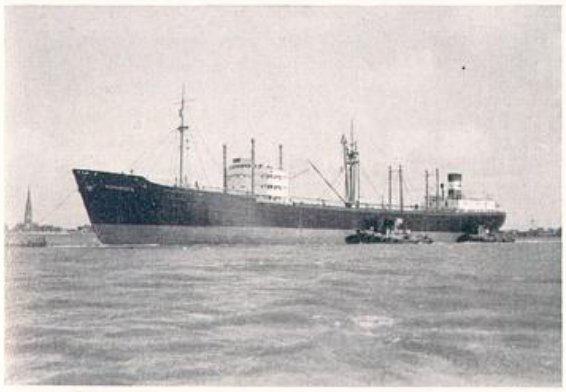


Abb. II 31 Dampfer „Bärenfels"
der Dampfschifffahrts-Ges. „Hansa", 1951
(Seebeck-Werft)



Abb. II 34 Dampfer „Innstein"
der Roland-Linie, 1951 (Bremer Vulkan)



Abb. II 32 Dampfer „Bellona"
der Dampfschifffahrts-Ges. „Neptun", 1951
(Bremer Vulkan)



Abb. II 35 Dampfer „Eschersheim"
der Unterweser-Reederei A.G., 1951
(Nordseewerke, Emden)

den Wiederaufbau der bremischen Handelsflotte nun auch zum Gelingen zu führen.
Bis wirkliche Erfolge erzielt werden können, wird freilich noch eine gewisse Zeit vergehen. Aber der Weg ist frei: das ist die Hauptsache. Bremens Reederei kann sich wieder entfalten; die Möglichkeiten sind nunmehr gegeben, daß die alte Stadt an der Weser nicht nur wieder ein großer Hafen, sondern auch ein großer Schiffahrtsplatz werden kann. Was sie in eigenem Kreise dazu tun kann, wird geschehen, eingedenk der Mahnung, die ihr eine frühere Zeit an ein Portal des alten Hauses Seefahrt schrieb:

„Navigare necesse est,
vivere non est necesse".

PRÜSER

b) Schleppschiffahrt

Ein Seehafen wie Bremen, dessen gesamtdeutsche Bedeutung auf dem Umschlag der see- oder binnenwärts beförderten Güter beruht, muß, um wettbewerbsfähig zu bleiben, zugleich ein leistungsfähiger Binnenhafen sein, der den Zubringerverkehr für das Seeschiff ebenso rasch und reibungslos bewältigt wie den örtlichen Stadtverkehr und den Verkehrsbedarf der eigentlichen Hafenindustrien.
Leider ist indessen Bremens Hauptverkehrsader, die Weser, in ihrem Mittel- und Oberlauf bei engem Einzugsgebiet und unzureichender Wasserführung eine von Haus aus dem Schiffsverkehr wenig günstige Wasserstraße, die es erst durch Regulierung und Kanalisierung sowie Anschluß an das deutsche Kanalnetz zu einem Großschiffahrtsweg auszubauen galt.
Aus der Not eine Tugend machend, hat sich Bremen daher zu Beginn des hier zu schildernden Zeitraumes zum Haupteisenbahnhafen Deutschlands entwickelt, dessen Umschlag dank einer geschickten Tarifpolitik der Bahn zu vier Fünfteln über die Schiene erfolgte.
Wurde damit zwar aufs Ganze gesehen dem Binnenschiff eine relativ bescheidene Nebenrolle zugewiesen, da die Bahn sogar in dessen eigentlichen Arbeitsbereich, den Massengüterverkehr, einzudringen verstand, so war doch absolut genommen die Binnenschiffahrt angesichts des steigenden Gesamtverkehrsvolumens der bremischen Häfen durchaus nicht etwa unbedeutend, vielmehr trotz mancher Rückschläge in Krisenzeiten in aufstrebender Entwicklung begriffen. Dabei hatte sie mit einer doppelten Schwierigkeit zu kämpfen. Einmal beschränkten die ungünstigen Fahrwasserverhältnisse der Mittel- und Oberweser den Schiffspark gegenüber dem größeren Kanalfrachtschiff in Tauchtiefe und Tragfähigkeit, denn die Vollschiffigkeit des durch die Speisung des Mittellandkanals geschwächten Stromes wird im Sommer nur allzu häufig durch Perioden mit Niedrig- und Kleinwasserständen unterbrochen, die entweder die Schiffahrt gänzlich lahmlegen oder doch zumindest zu erheblichen Ableichterungen zwingen, besonders im Übergangsverkehr an der Mindener Kanalabstiegschleuse. Das andere Erschwernis der Rentabilität der Schiffahrtsunternehmen war das für die Weser bald typische Mißverhältnis zwischen Berg- und Talverkehr. Die Talfrachten, im eigentlichen Weserverkehr vor allem Steine, Kies und Sand sowie Kali und Steinsalz, in der Kanal-Weserfahrt besonders Ruhrkohle, überwogen die bergwärts beförderten Gütermengen, hauptsächlich Futtergetreide, Mühlenfabrikate, ausländische Hölzer und Phosphate, zumeist um ein Mehrfaches. Es wurden beispielsweise bewegt im Durchgang durch die Bremer Schleuse:

	Zahl d. Schiffe	t Tragfähigk.	t Ladung
1. Zu Tal			
1900	1 714	—	379 040
1913	3 362	—	838 374
1925	3 667	1 769 000	1 462 100
2. Zu Berg			
1900	1 674	—	275 875
1913	3 272	—	296 394
1925	3 677	1 733 000	292 700

Da mithin ein großer Teil der Schiffe leer zu Berg ging, war die Ausnutzung der Tonnage, d. h. das Verhältnis von Ladung und Tragfähigkeit, sehr unbefriedigend.
So schwierigen Lebensbedingungen sind auf die Dauer nur kapitalkräftige, rationell arbeitende Großbetriebe gewachsen. Ein Wiederaufstieg der in den siebziger Jahren völlig darniederliegenden Weserschiffahrt wurde daher erst mit der Neugründung von Binnenschiffsreedereien möglich, deren erste und bedeutendste die 1886 ins Leben gerufene Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft war. Ihr trat die sieben Jahre später eigentlich zur Beschaffung von Schleppkraft für die Kähne der Privatschiffer gegründete, aber bald zu eigenem Reedereibetrieb übergehende Mindener Schleppschiffahrts-Gesellschaft zunächst konkurrierend, seit dem Abschluß eines Interessengemeinschaftsvertrages im Jahre 1931 fördernd zur Seite. Die Zusammenlegung der B. S. G. und M. S. G. zur Bremen-Mindener Schiffahrt A. G. im Jahre 1940 war dann eine Folge dieser engeren Zusammenarbeit.
Das tatsächliche Schleppmonopol der großen Reedereien drückte die zahlreichen kleinen Privatschiffer an der Weser in Abhängigkeit hinab. Viele von ihnen stellten daher den Gesellschaften ihre Kähne zur Verfügung. Anderen wiederum ge-

lang im Jahre 1911 ein Zusammenschluß auf genossenschaftlicher Grundlage durch die Begründung der Oberweserprivatschiffervereinigung (O.P.V.), deren Sitz, zunächst Minden, seit 1928 Bremen ist. Indem die O.P.V. sich auf die Beschaffung der erforderlichen Schleppdampfer beschränkte, den Mitgliedern jedoch das Eigentum an ihren Kähnen beließ, hat sie bis auf den heutigen Tag viel zur Erhaltung eines selbständigen Kleinschifferstandes beigetragen.

Das Arbeitsgebiet dieser Schiffahrtsgesellschaften umfaßte nach der Fuldakanalisierung seit 1896 das gesamte Fulda-Weser-Stromgebiet zwischen Kassel und den Plätzen der Unterweser. Es erweiterte sich, dem Ausbau des deutschen Kanalsystems folgend, schließlich über den Dortmund-Ems-, Rhein-Herne- und den Mittellandkanal ostwärts bis nach Hildesheim — Braunschweig, westwärts über das rheinisch-westfälische Industriegebiet hinaus rheinaufwärts bis nach Kehl-Straßburg.

Hauptbeförderungsmittel ist der Schleppzug, zumeist bestehend aus einem Seitenraddampfer, der auf der Mittelweser in der Regel vier, auf der Oberweser drei Kähne zieht. Daneben führte die B.S.G. schon bald nach ihrer Begründung einen Stückguteilverkehr mit Heckradgüterdampfern zwischen Bremen und den oberländischen Plätzen ein, der später bis nach Hannover und dem Ruhrgebiet ausgedehnt wurde.

Im 1900 waren an die Stelle der gedrungenen hölzernen Weserböcke längst die schlankeren Eisenkähne getreten, zum Teil als Übergangsform noch mit Holzböden, doch mit zunehmender Beseitigung des Fahrwassers Ganzmetallbauten, die anfangs vielfach noch bei holländischen, später vorwiegend bei den heimischen Werften in Auftrag gegeben wurden. Im reinen Weserverkehr überwogen zunächst die kleineren Kähne bis zu 500 t Tragfähigkeit weitaus. Seit der Eröffnung des Mittellandkanals machte sich dagegen auch auf der Weser eine Neigung zu fortschreitender Vergrößerung der Einheiten bemerkbar, deren Endziel der 1000-t-Kahn war.

Einer durchgreifenden Modernisierung stand freilich zwischen den beiden Kriegen die Notlage der Weserschiffahrt entgegen, so daß der sich in anderen deutschen Stromgebieten mit Macht vollziehende Übergang vom Dampf- zum Motorschlepper und vom Schleppkahn zum motorisierten Selbstfahrer hier nur sehr zögernd einsetzte. Der B.S.G. stand beispielsweise im Jahre 1936 für ihre 102 Kähne außer 12 Schlepp- und 5 Güterdampfern nur ein Motorschlepper zur Verfügung. Ebenso besaß damals von den 9 Schleppern, welche die rund 80 Kähne der O.P.V. bedienten, nur ein einziger Motorantrieb.

Leider blieb die für das Gedeihen einer leistungsfähigen Binnenschiffahrt lebensnotwendige, von Bremen und dem Weserbund (Verein zur Wahrung der Weserschiffahrtsinteressen) unablässig geforderte und in den dreißiger Jahren vom Reich endlich begonnene Mittelweserkanalisierung vorerst in Anfängen stecken. Erst in neuester Zeit ist hier mit der Begründung der Mittelweser AG. zum Ausbau der Strecke Bremen-Minden ein Wandel eingetreten.

Indessen tat Bremen auf seinem Gebiet wenigstens alles, dem Binnenschiff mustergültige, der jeweiligen Eigenart der Güter angepaßte Lösch- und Ladeeinrichtungen zu beschaffen. Der Stück-



Abb. II 36 Binnenschiffe an der Tiefer

gutumschlag vollzieht sich vornehmlich an dem 1911 mit Vorbollwerk und Kranbühne versehenen ehemaligen Zollschuppen an der Tiefer. Hier spielt sich auch das stets packende Schauspiel des sogenannten Rangierverkehrs der Kähne ab (Abb. II 36 und 37): die Zusammenstellung der



Abb. II 37 Radschlepper an der Tiefer

Schleppzüge für die Bergfahrt und die aus wasserpolizeilichen Gründen vorgeschriebene Auflösung aller von oberhalb ankommenden Schleppeinheiten. Die kleinen, wendigen Unterweserschlepper übernehmen die Kähne, um sie entweder an Bremen vorbei nach den unteren Plätzen zu schleppen oder zu den entsprechenden Lösch- und Ladestellen der bremischen Häfen, dem Kalihafen, der Getreideverkehrsanlage, dem Holz-, Industrie- und Fabrikenhafen, der Norddeutschen Hütte oder auch zu den Freihäfen, wo die Übernahme der Bunkerkohle vielfach unmittelbar vom Kahn auf das Seeschiff vor sich geht.

Auf die Abfertigung der Binnenschiffe im Hafen- und Übergangsverkehr weserabwärts sowie das Abschleppen der Flöße ab Baden verlegte sich besonders eine Reihe privater Schleppereigner, die auch im Baggerbetrieb der Unterweserkorrektion lohnende Beschäftigung fanden. Seit 1936 sind sie in der Bremer „Schleppbetriebsstelle für das Gebiet der Unterweser" zusammengeschlossen.

Der eigentliche Unterweserflußverkehr ist naturgemäß vornehmlich auf die Seeschiffahrt abgestellt. Er umfaßt einmal die Tätigkeit starker Schraubenschleppdampfer im Assistieren und Bugsieren der Seeschiffe im Hafen- und Flußbetrieb sowie im Bergungsgeschäft bei Seenot und Havarie. Zum anderen entwickelte sich infolge der Unzugänglichkeit der Unterweser für größte Seeschiffseinheiten zwischen Bremen und Bremerhaven eine bedeutende Leichterschleppschiffahrt. Als Frachtschiff diente ihr hauptsächlich der vom Binnenschiffstyp etwas abweichende, stabilere, tiefergehende und mit eigenem Ladegeschirr ausgerüstete seegängige Seeleichter. Im Jahre 1913 verfügte die bremische Handelsflotte über nicht weniger als 150 Fahrzeuge dieser Gattung mit insgesamt 56023 Netto-Reg.-To., 1928 noch über 131. Daß der Norddeutsche Lloyd damals davon immerhin 112 besaß, kennzeichnet die Rolle des Seeleichters als „Verlängerung des Seeschiffes". Wie die anderen bremischen Seereedereien nahm nämlich der Lloyd alle zur Verschiffung bestimmten Güter in Bremen-Stadt ab, von wo sie entweder unmittelbar ins Seeschiff verladen oder aber auf eigene Kosten mit Seeleichtern nach den in Bremerhaven liegenden großen Fahrgastdampfern der Amerika- und Ostasienlinien befördert wurden.

Die Seegängigkeit der Leichter gestattete indessen auch eine selbständige Hochseeschleppschiffahrt mit europäischen Häfen. Diesem Verkehr widmete sich besonders die im Jahre 1890 in Bremen begründete Schleppschiffahrtsgesellschaft „Unterweser" (Abb. 38 und 38a), die daneben den Schlepp- und Bergungsbetrieb auf der Weser und nicht zuletzt die Frachtfahrt über Emden nach den Plätzen an dem 1899 eröffneten Dortmund-Ems-Kanal ausübte. Ihre großen See

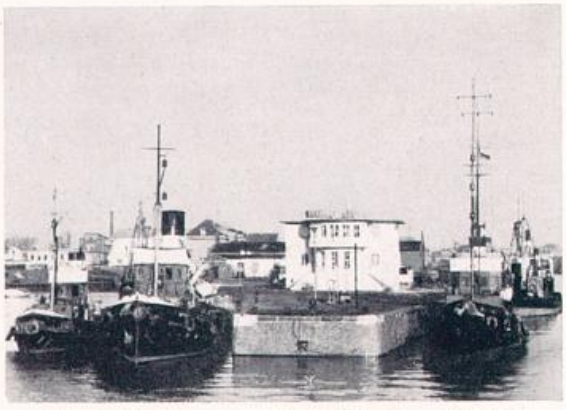


Abb. II 38 Schlepper „Rechtenfleth", „Elsfleth" und „Eversand" der Unterweser-Reederei A.G. (URAG) früher Schleppschiffahrtsgesellschaft Unterweser, am Agenturgebäude Bremerhaven



Abb. II 38a Schlepper „Elsfleth" der URAG assistiert dem Viermastsegler „Passat" bei seiner ersten Ausreise

leichter, deren sie 1915 bereits 20 von bis zu 1000-t-Tragfähigkeit besaß, ließen sich im Sommer vor allem für Holz- und Kohlentransporte zwischen den Häfen der östlichen Ostsee und Hollands gewinnbringend verwenden. Auch der Lloyd schaltete sich in diesen Seeleichterdienst ein.

Als indessen in den Jahren nach dem ersten Weltkriege das Seeschiff immer mehr den Weg bis Bremen-Stadt fand und damit von der Unterstützung des Leichters unabhängig wurde, gab die Schleppschiffahrtsgesellschaft „Unterweser" ihren unrentabel gewordenen Leichterbetrieb ganz auf und verlegte sich mehr und mehr auf die Hochseefrachtdampferfahrt. Das kam 1922 in ihrer Umbenennung in „Unterweser Reederei Aktiengesellschaft" (URAG) auch äußerlich zum Ausdruck.

Der Norddeutsche Lloyd dagegen behielt schon im Interesse der besseren Ausnutzung seiner zum Assistieren der Seeschiffe bereit gehaltenen Schlepperflotte die Leichterfahrt auf der Weser bei, wie auch besonders den Frachtverkehr mit Hamburg, der sich darüber hinaus bis Finnland ausdehnte. In der Abfertigung der Schiffe auswärtiger Reedereien folgte anfänglichem scharfem Wettbewerb seiner Schlepper mit denen der URAG in den dreißiger Jahren eine gütliche Absprache über den beiderseitigen Verkehrsanteil, die freilich nicht zu einer engeren Bindung beider Gesellschaften aneinander führte.

Unter- wie Oberweserschleppschiffahrt bietet, in eins betrachtet, während des verflossenen halben Jahrhunderts in ihrer Entwicklung ein getreuliches Spiegelbild der von Kriegen und Krisen bestimmten national- und weltwirtschaftlichen Konjunkturen. Hatte sie in der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre den Vorkriegsstand ihres Verkehrsvolumens einigermaßen wieder erreicht, so setzten ihr erneut die Weltwirtschaftskrise und danach die deutsche Einfuhrdrosselung schwer zu, die dann schließlich in den Kriegszustand und die totale Katastrophe überleitete.

Seit der Eröffnung des Küstenkanals im Jahre 1935, besonders aber seit dem Kriege mit seiner Abwanderung gewaltiger Gütermengen von der überlasteten Bahn auf den Wasserweg, begann sich bereits abzuzeichnen, was die bemerkenswerteste Tatsache in der Nachkriegsentwicklung der aus dem völligen Nichts wiedererstandenen bremischen Häfen ist: die Erschütterung der Vorrangstellung der Bahn durch den Einbruch des Binnenschiffes und des Lastkraftwagens. Indem ersteres fast die Parität mit der Bahn erlangte, ist Bremen auf dem Wege, sich aus einem landverbundenen in einen kombinierten land- und wasserverbundenen Hafen zu entwickeln, dessen technische Eigenschaften ihn freilich heute noch als Eisenbahnhafen charakterisieren.

Begreift man die verkehrswirtschaftlich eng miteinander verflochtenen gesamten Unterweserhäfen als eine Einheit, so nahm dies Verkehrsgebiet 1949 mit 4 732 709 t Gesamtgüterumschlag in der Rangordnung der deutschen Häfen hinter Duisburg den zweiten Platz ein, mußte ihn allerdings 1950 wegen der durch den Rückgang der Übersee-Einfuhren bedingten Schrumpfung des Güterumschlages um rund 700 000 t an Gelsenkirchen abtreten.

Wesentlich beteiligt an diesen Verkehrsleistungen ist der Küstenkanal, dessen Bedeutung immer noch steigen wird, solange nicht die Mittelweserkanalisierung vollendet ist. Nach deren Abschluß ist nach zuverlässigen Schätzungen für die Weser und den Kanal eine Güterbewegung von rund 8 Mill. t jährlich zu erwarten, wovon indessen leider immer noch gegen 5 Mill. t auf den Talverkehr und nur 2 Mill. t auf den Bergverkehr entfallen werden, während der Rest als Eigenverkehr der Mittelweser anzusetzen ist.

Große Aussichten eröffnen sich also der bremischen Binnenschiffahrt. Sie wird sich dem zu erwartenden starken Verkehrsanfall anpassen müssen durch noch stärkeren Übergang zu schnellen und rentablen Motorkähnen, als es nach dem Kriege bereits geschehen ist. Denn die Glanzzeit des alten Schlepp- und Leichterzuges geht zu Ende.

Schwebel

c) Innenausstattung der Fahrgastdampfer

Die vergangenen fünf Jahrzehnte in der Entwicklung der Schiffsausstattung sind zu einem interessanten und wesentlichen Stück Kulturgeschichte geworden. An dem Gegenstand der Ausstattung von Dampfschiffen, die als neuartige Bauaufgabe bislang ohne Vorbild und Beispiel gewesen war, wurden Gestaltungsfragen aufgeworfen, die Kernprobleme des Bauens überhaupt sind, und die uns Heutige deshalb unmittelbar angehen. Aus den verschiedenen Schiffsräumen dieser Jahrzehnte spricht selten deutlich die geistige und geschmackliche Haltung der verschiedenen Generationen. In der Auffassung vom Raume, die ja ein tiefer Ausdruck der inneren Welt der Menschen ist, hat sich innerhalb weniger Jahrzehnte eine außergewöhnliche Wandlung vollzogen. Wer die ersten und letzten Bilder der an dieser Stelle wiedergegebenen Räume betrachtet, erkennt den weiten und mühsamen Weg — richtiger gesagt: den Umweg —, der bewältigt werden mußte. Es war der Weg von der Prunksucht zur Schlichtheit, von der Unnatur zum Organischen, der Weg von der dekorativen zur konstruktiven Form.

Um die Bauaufgabe auf den Dampfschiffen richtig zu sehen, müssen wir uns ein Bild des geschichtlichen Hintergrundes zeichnen. Vor rund hundert Jahren,

im Jahre 1858, ein Jahr nach der Gründung des Norddeutschen Lloyd, wurde der Passagierverkehr von Bremen nach New York eröffnet. Der erste Dampfer „Bremen" hatte 2500 BRT und eine Überfahrtszeit von 14 Tagen. Die Fahrgäste waren zum großen Teil Auswanderer, zum geringeren Kaufleute, die Handelsbeziehungen mit der Neuen Welt herstellen wollten. Die Menschen jener Zeit waren nicht verwöhnt, die Bauweise ihrer hellen und noblen Wohnhäuser, die in Bremen den Nachklassizismus verkörpern, zeigt eine im Grunde schlichte und sparsame Haltung. Ebenso sachlich und schlicht waren die Passagierräume des ersten Dampfers gestaltet, besser: sie waren gar nicht gestaltet, sondern einfach mit dem Schiff vom Schiffszimmermann oder Tischler gebaut worden. Die „Raumkunst" der Spezialisten war noch nicht erfunden. Wie auf den Vorgängern des Dampfschiffes, den alten Segelschiffen, war Holz der selbstverständliche Baustoff für die Auskleidung der Kajüten. Kein anderes Material war auch in der Lage, so elastisch mit den Schlingerbewegungen des Schiffes zu arbeiten. Außerdem fügten sich Hölzer gut in die notwendige Rundung des Schiffsbauches ein. Die Qualität der Holzarbeiten auf den Schiffen jener Zeit hatte einen hohen Grad. Man verwendete nur schwere, naturreine, schöne Edelhölzer. Die vornehm-zurückhaltenden Profile waren an besonderen Stellen vergoldet. Die Wände, teils in Rahmen und Füllung gearbeitet, später außerdem noch gegliedert durch hölzerne Lisenen, steigerten durch ihren stumpfen Naturton den Glanz der Messingbeschläge. Durch die runden Bullaugen oder durch das Deckenoberlicht, das skylight, waren die Räume auf eigentümliche Weise beleuchtet. Man vergaß nicht, daß man sich auf einem Schiffe befand, im Gegenteil, die Erbauer jener alten Schiffe hatten nicht den Ehrgeiz, diesen Eindruck zu verbergen. Wie behaglich finden wir auch heute noch die Räume alter Segelschiffe oder neuerer Hochseejachten: man fühlt, daß man sich auf einem Schiff befindet, die selten genossene Umwelt verleiht gerade den besonderen Reiz. Bei dieser Überlegung ist es nur zu verwundern, daß man sich in der späteren Entwicklung der Schiffseinrichtungen nicht vor den ungeheuren Kosten gescheut hat, um mit einem ebensolchen Aufwand an Material diese eigentümlichen Reize der Schiffsatmosphäre zu verbergen und gegen die an dieser Stelle fragwürdige Atmosphäre eines Stadthotels einzutauschen. Glücklicherweise zeigt die neueste Entwicklung in der Schiffsausstattung (z. B. Italien) eine erfreuliche Tendenz, die dem besonderen Charakter der Schiffsreise gemäß und nicht entgegengesetzt ist.

Nun war die Überfahrt mit den ersten Dampfschiffen keine Vergnügungsreise für die Passagiere. Vermutlich konnten sie auch durch die handwerkliche Ausführung der Kajüteneinrichtung, die wir heute wegen ihrer schlichten Schönheit bewundern, für die Unbequemlichkeiten des Aufenthalts im Schiff nicht entschädigt werden. Der Aufenthalts- und Speiseraum war eigentlich nur ein breiter Wohnflur, denn die Schlafkammern, die an beiden Seiten anstießen, waren nur durch diesen zugänglich. In der Decke des Aufenthaltsraumes diente das schmale Oberlicht zur Belichtung und Entlüftung, bei grober See wurde es zur einzigen Luftzufuhr für die Schlafkammern, denn bei verriegelten Bullaugen gab es noch keine künstliche Belüftung. Diese Passagierräume lagen in der Längsachse im Oberdeck des Hinterschiffes. Man sprach damals von den Passagieren als der „lebenden Fracht".

Mehr als zwanzig Jahre seit der Indienststellung des ersten Dampfers „Bremen" änderte sich nichts an der Lage der Passagierräume. Der Wettbewerb im Überseeverkehr unter den Reedereien war aber inzwischen merklich gewachsen. Das Ziel der Reedereien war, einmal die Überfahrt zu verkürzen und zum anderen, es den Fahrgästen möglichst bequem zu machen. Aus der Reise sollte eine Erholung werden. Die große Wandlung in der Entwicklung der Schiffseinrichtung kam, als Lloyddirektor I. G. Lohmann im Jahre 1879 den Bau von Schnelldampfern veranlaßte und für die Ausstattung der Fahrgasträume den Architekten Johann Poppe heranzog. Von da an gibt es eine „Raumkunst" auf Schiffen. Die Bauaufgabe war, auch die verwöhntesten Ansprüche der wohlhabenden Gesellschaftskreise, die gerade die begehrten Fahrgäste waren, zufriedenzustellen, eine Aufgabe, die schon viel Verführerisches für einen Architekten in sich birgt. Außerdem mußte ein Publikum angesprochen werden, das inzwischen internationale Färbung angenommen hatte, und das somit eigentlich unbestimmt war.

Der Norddeutsche Lloyd sicherte sich durch die Mitarbeit Johann Poppes einen bedeutenden Vorsprung vor anderen Reedereien. Ein guter Teil des wirtschaftlichen Aufschwunges des Lloyd war der vielbewunderten Wirkung von Poppes Innenausstattungen zuzuschreiben. Die Dekorationen dieses „architektonischen Genies" — als solches galt Poppe damals — trafen offenbar genau den Geschmack der Zeit. Man muß sich vergegenwärtigen, daß Poppes Zeit die Gründerjahre waren. Die Ansatzpunkte für die Raumgestaltung waren immer die Gesellschaftsräume und der große Speisesaal, weshalb diese Räume auch in den wiedergegebenen Lichtbildern hauptsächlich Berücksichtigung finden.

Der neue Schnelldampfer „Elbe" (1881) und ihre Schwesterschiffe zeigen nun zum ersten Male eine völlig andere Raumaufteilung unter dem Einfluß Poppes. Den Speisesaal — früher als Aufenthaltsraum längs im Hinterschiff gelegen — rückt Poppe nach vorne vor den Maschinenraum und läßt ihn nunmehr in der Querachse des Schiffes von Außenbord zu Außenbord reichen. Dadurch wird es ihm möglich, für den Saal eine größere, mehrgeschossige Höhe zu erreichen. Als echte Raumschöpfung eine bedeutende Leistung. In kurzer Zeit findet der unheimlich vitale Künstler seinen eigenen Stil.

In den Ausstattungen der Schwesterschiffe der

„Elbe", der Schnelldampfer „Werra", „Fulda", „Eider" und „Ems", die bis 1884 fertig wurden, steigert Poppe den anfänglich noch bescheidenen Luxus mehr und mehr. Mit der Ausstattung des Schnelldampfers „Lahn"[1]), der 1887 vollendet wird, ist die äußerste Grenze der Prachtentfaltung erreicht. Poppe wird als Begründer eines neuen, eigenen „Schiffsstiles" gefeiert. Man preist in zeitgenössischen Berichten die Leistung, „die geschmacklich zweifellos auf der Höhe der Zeit steht".

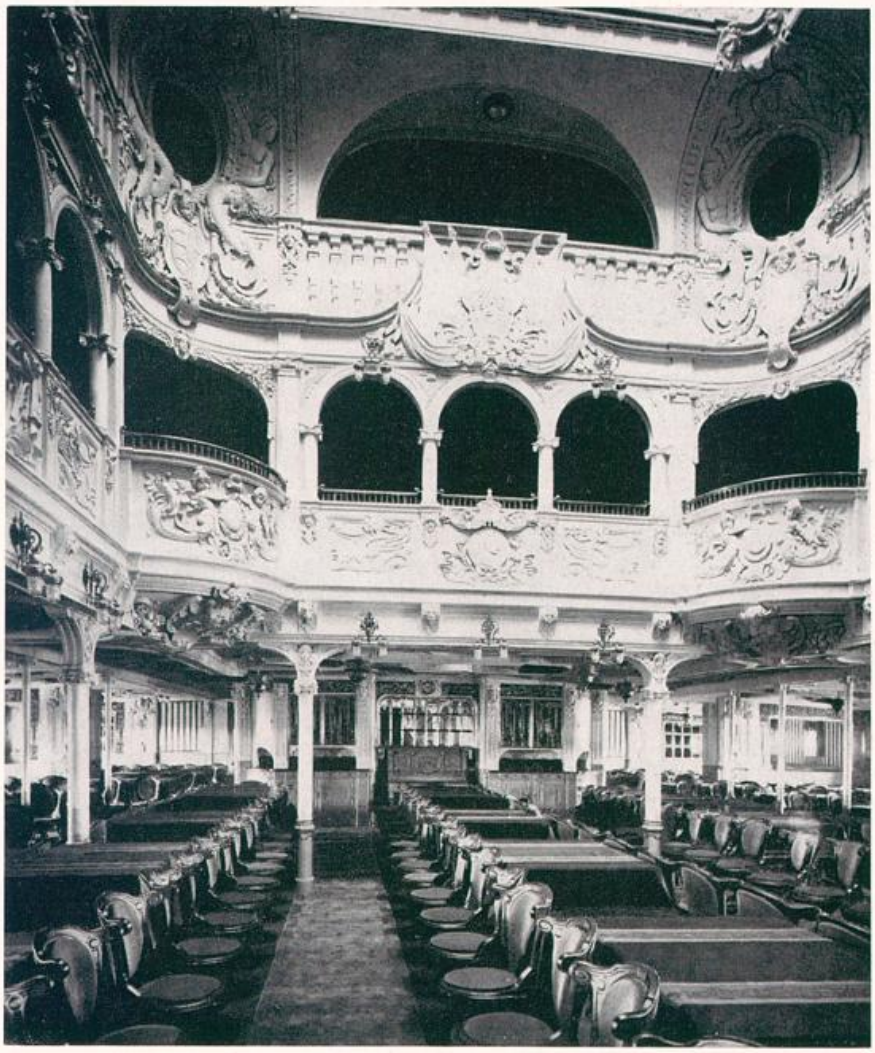


Abb. II 39 D. „Kaiser Wilhelm II.", Speisesaal I. Klasse 1903, Architekt J. G. Poppe

Inzwischen war es dem Norddeutschen Lloyd durch die zahlreichen Neubauten an Schnelldampfern gelungen, einen wöchentlichen Verkehr mit New York einzurichten und die Überfahrt auf acht Tage zu verkürzen. Die Reederei vergrößerte sich noch mehr, nachdem im Jahre 1892 Heinrich Wiegand Lloyddirektor geworden war. Dem Weitblick und der umfassenden Bildung dieses Mannes, der die zu einer Lösung drängenden Kulturfragen der Zeit feinsinnig herausspürte, war es aber auch zu danken, daß die Einrichtung der neuen Schiffe allmählich in andere Bahnen kam. Die Geschichte der Innenausstattung der Fahrgastdampfer ist eng verbunden mit der Geschichte des Norddeutschen Lloyd, denn diese Reederei hat auf diesem Gebiet in der Tat stets Pionierarbeit geleistet.

Gegen Ende des Jahrhunderts wuchs, zunächst in Süddeutschland, der Einfluß der jungen Revolutionäre in der Kunst, die eine Gesundung des Kulturlebens anstrebten. Sie wollten die Befreiung von der Scheinfassade und dafür die Echtheit des Materials, die Wahrhaftigkeit der Form. Im Jahre 1896 erregen die einfachen Innenräume Henry van de Veldes auf der Gewerbeausstellung in Dresden Aufsehen; die Ausstellung in Darmstadt 1901 vertieft die Wirkung. Es ist die große Zeit der

[1]) siehe „Bremen und seine Bauten 1900" S. 649 und 650.

Münchener Zeitschriften „Jugend" und „Simplizissimus", deren Programm von der Vereinfachung der Form von revolutionärem Einfluß auf alle Gebiete des damaligen Lebensstiles gewesen sein muß.

*

Das war also der geschichtliche Hintergrund für die Entwicklung der Schiffseinrichtungen bis zum Beginn des neuen Jahrhunderts.

Die erste hier wiedergegebene Abbildung eines dreigeschossigen Saales vom Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm II." (19 000 BRT) des Norddeutschen Lloyd zeigt, wie weit die Entwicklung bis zum Jahre 1903 gediehen war (Abb. II 39). Es ist kaum glaubhaft, daß der 16 Jahre früher vollendete Dampfer „Lahn" noch prunkhafter ausgestattet gewesen, daß Poppe unter dem Einfluß des Jugendstiles und unter der leisen Führung Wiegands schon zu einer abgeklärteren Formensprache gekommen war: Für unser heutiges Empfinden ist die Prunksucht dieses Raumes kaum zu überbieten. Überall ist ein Zuviel im Raume, es gibt keine klaren ruhigen Wandflächen mehr, und damit wird jedes echte Raumgefühl wieder vernichtet. Der Raum selbst ist mit seinen drei Geschossen für ein Schiff reichlich anspruchsvoll, ja die Höhe des Raumes widerspricht geradezu dem vernünftigen Bild, das man sich von einem Schiffsinneren macht. Der Raum erinnert mehr an die Festhalle eines vaterländischen Sängerbundes als an einen Schiffsraum. Es ist für die Stabilität des Schiffskörpers wichtig, daß dieser gegen den gewaltigen Wasserdruck von außen genügend waagerechte Verspannung erhält. Die schichtweise Einteilung eines Schiffes in nicht zu hohe Decks erhöht die Festigkeit, die Anordnung hoher schlanker Säulen schafft Unsicherheit. Zu bedenken ist ferner, daß ein Schiff nicht — wie ein Haus — ein statisches, sondern ein mobiles Ding ist, ein Fahrzeug, das bei stürmischem Seegang der schwersten Beanspruchung ausgesetzt ist.

Wenn die dreigeschossigen Raumschöpfungen Poppes auch konstruktiv möglich waren, und zwar zum größten Teil dadurch, daß Poppe diese Räume senkrecht zur Längsrichtung des Schiffes legte, so war diese Lösung doch so gewaltsam und unnatürlich, daß sie in der späteren Entwicklung der Schiffsausstattungen aufgegeben wurde. Wie das Poppesche Raumgebilde den Schiffscharakter verleugnet, so auch seine baulichen Einzelheiten. Es prunkt eine repräsentative Steinarchitektur mit Gewölben und korinthischen Säulenordnungen, die in Wirklichkeit nur aus Gips besteht.

Keine Andeutung verrät, daß der konstruktive Kern ein Schiffskörper ist, der aus Stahlwänden, eisernen Spanten und Trägern gebaut ist. Nur in den allegorischen Figuren wird „thematisch" Bezug auf die Seefahrt genommen. Im übrigen werden Zugeständnisse gemacht durch gewagte, weit ausladende Darstellungen von Fahnen und Kaiserkronen in Gips, die gar nichts mit einem Schiff zu tun haben. Schon die Wahl des hauptsächlich verwendeten Materials Gips war verfehlt.

Wieviel haltbarer, elastischer, leichter, organischer für ein Schiff war doch Holz! Mancher Gipsbrocken fiel in jener Zeit bei den Bewegungen des Schiffes von Decken und Wänden herab! Uns bleibt heute nichts übrig, als den übernatürlichen, phantasiegeladenen Fleiß zu bewundern, der hier verschwendet wurde. Vom raumkünstlerischen Standpunkt aus betrachtet, standen die Innenräume der alten Segelschiffe und ersten Dampfer trotz ihrer Einfachheit auf unvergleichlich höherer Stufe. Ein weiteres Zeichen dafür, daß es in Wahrheit gar nicht auf materielle Mittel ankommt, um Raumkunst zu schaffen.

„Schönheit ist der Glanz der Wahrheit", sagt Thomas von Aquino. In Poppes Räumen konnte keine Schönheit sein, weil offensichtlich alles unecht war. Nur in den Einzelheiten zeigt Poppe sich als gebildeter Künstler, der das Repertoire der vergangenen Stile beherrscht. Es ist — wie es im Wesen jener Zeit lag — eine Kunst „der kleinsten Kombinationen" (Egon Friedell).

Dennoch ist das Schaffen solcher Innenräume insofern eine große Tat gewesen, als sie von dem Weitblick der Reederei Zeugnis ablegt: hier trat wieder einmal ein Bauherr auf, der dem Architekten eine neue bedeutende Bauaufgabe stellte und ihm dafür großzügig freie Hand ließ. Der Norddeutsche Lloyd machte hier und fortan in der Welt immer den ersten Schritt in der Fortentwicklung einer bewußt gestalteten Schiffsarchitektur.

Schon das nächste Schiff, das der Lloyd 1907 vollendet, der Schnelldampfer „Kronprinzessin Cecilie", wird zu einem Wendepunkt in der Entwicklung der Schiffsausstattungen. Als das Schiff in New York ankommt, erregen die neuzeitlichen Raumlösungen großes Aufsehen. Es war das letzte Schiff, an dem Poppe noch mitwirkte. Bewunderung finden aber nicht mehr seine Raumschöpfungen, sondern die der jungen modernen Architekten, die neben Poppe gearbeitet haben. Wiegand hatte gewagt, für die Luxus- und Staatszimmer junge Künstler heranzuziehen, die auf den Ausstellungen in Darmstadt, Dresden und München mit ihrer neuen Baugesinnung aufgefallen waren. Es waren dies: Josef Olbrich, Bruno Paul und Richard Riemerschmied. Außer diesen zog Wiegand bremische Architekten heran: Abbehusen und Blendermann, Wellermann und Fröhlich, Eeg, Runge und Scotland. Er gab der jungen Kunstauffassung eine Chance, und das Wagnis gelang.

Während Poppe, in dessen Hand die Gestaltung der großen Gesellschaftsräume des Schiffes verblieb, weiterhin mit Stuck und Stein arbeitete, wählten die Jungen nur leichte Materialien: Holz und Stoff. Damit wurden Decken und Wände so leicht und elegant verkleidet, daß man immer das Gefühl hat: hier wird die technisch-notwendige Konstruktion des Schiffes auf angenehme und angemessene Weise verhüllt, ohne daß man sie ver-

leugnet. Und welche Reize der Materialien werden plötzlich entdeckt! In Palisander-Holz werden Perlmutt-Ornamente eingelegt, die Wände mit kostbarer Seide bespannt und diese wiederum in Gegensatz gebracht zu edlen Hölzern, wie Zitronenholz, Birkenholz, Teakholz. Im übrigen bleiben die Wände klar und schlicht: die Wand wird wieder entdeckt!

Daneben schafft Poppe seine pompösen Gesellschaftsräume (Abb. II 40). Aber es ist interessant zu sehen, wie er bei einigen Raumlösungen schon stark unter dem Einfluß des Jugendstiles schafft. So zeigt sein Wiener Café (Abb. II 41) wohl noch viel überflüssigen Zierat, in der schlichten Gesamthaltung jedoch ist die Kluft gegenüber der Gestaltung des Rauchsalons erstaunlich.

So wird dieses Schiff zu einem Symbol für das Ringen zweier Generationen um den zeitgemäßen Lebens- und Kunststil.

Die junge Kunstauffassung setzt sich auch in der Schiffsarchitektur durch. Wiegand überträgt die Führung in der Innenausstattung seiner Neubauten fortan Bruno Paul, dessen schlicht-vornehme Räume auf der „Kronprinzessin Cecilie" die größte Wirkung ausgeübt hatten. Obwohl Bruno Paul, von der Malerei und Graphik herkommend, mehr Kunstgewerbler als Architekt ist, legt er die Grundlage für eine neue Tektonik des Schiffsraumes: mit bewunderungswürdigem Feingefühl sind die tragenden konstruktiven Elemente trotz Verkleidung betont. Wenn Poppe die Decke beispielsweise mit willkürlich verlaufenden Gipsornamenten überzog, so benutzt Bruno Paul die Deckenträger für die maßstäbliche Gliederung der Deckenfläche. Erlesen ist die Schönheit der Materialien, die er zusammenstellt: edle Holztäfelung, zarte Metalltreibarbeiten, Tapeten und Seide. Im formalen Ausdruck atmen manche Räume



Abb. II 40 D. „Kronprinzessin Cecilie", Rauchsalon I. Klasse
1907, Architekt J. G. Poppe



Abb. II 41 D. „Kronprinzessin Cecilie", Wiener Café
1907, Architekt J. G. Poppe



Abb. II 42 D. „Berlin", Rauchsalon II. Klasse, 1909, Architekt Bruno Paul



Abb. II 43 D. „Sierra Ventana", Speisesaal I. Klasse, 1924, Architekt P. L. Troost



Abb. II 44 D. „Columbus", Rauchsalon I. Klasse, 1923, Architekt P. L. Troost

den Geist der Hallen englischer Herrenhäuser. Das ehemalige Pathos der Schiffsarchitektur ist überwunden. Unter Bruno Pauls Hand entstehen die Einrichtungen der Dampfer „Derfflinger", „Prinz Friedrich Wilhelm" (beide 1908) und die schon klassische Ausstattung des Dampfers „George Washington" (1909). Nirgends gibt es bei Bruno Paul ein „Blendwerk der Hölle". Die handwerkliche Sauberkeit und die schlichte Vornehmheit seiner Raumschöpfungen dürften auch heute noch richtungweisend sein. Nicht immer ist in späterer Zeit ein solches Format gelungen.

Es entsprach dem Wesen der neuen Baugesinnung, daß sich eine fruchtbare Wechselbeziehung zum Handwerk herausbildete. Neben die bremische Firma Schäfer & Co. traten nunmehr die „Vereinigten Werkstätten für Kunst im Handwerk", die Bruno Paul durch hochwertige Qualitätsarbeit unterstützten. Der im Jahre 1909 vollendete Dampfer „Berlin" wurde sogar allein durch zwei Werkstätten, durch Bembé und Pallenberg, eingerichtet: so sicher fühlte man sich wieder, und so gefestigt erschien der Geschmack des Kunstgewerbes! Wenn auch den Räumen dieses Schiffes die frühere künstlerische Geschlossenheit fehlt, so zeigt doch der Rauchsalon (Abb. II 42), zu welcher Einfachheit die Entwicklung in einer Zeitspanne von nur 6 Jahren — seit der „Kronprinzessin Cecilie" — gelangt war.

Kurz vor Ausbruch des ersten Weltkrieges, im Jahre 1912, als der Lloyd auf der Höhe seiner Entwicklung steht, beruft er einen Künstler, der als der dritte bedeutende Raumgestalter dann zwei Jahrzehnte lang die Richtung der Schiffsausstattungen maßgebend beeinflußt hat. Es war Paul Ludwig Troost.

Wiederum stellt der Bauherr die großartige Bauaufgabe, für das bisher größte deutsche Schiffsprojekt, den Dampfer „Columbus", die Innenausstattung zu gestalten. Aber der Weltkrieg zerstört alle Zukunftspläne und Hoffnungen. Die „Columbus" muß zusammen mit den meisten großen Schiffen ausgeliefert werden.

Trotz Armut, Not und Inflation setzt jedoch gleich nach Kriegsende der Wiederaufbau der Handelsflotte ein. Bereits im Jahre 1923 ist der zweite neue Dampfer „Columbus" vollendet, ein Schiff von 32 000 BRT. Die Einrichtung zeigt erlesene deutsche Handwerksarbeit, die unter der künstlerischen Leitung von Troost ausgeführt worden ist.

Während der Weltkrieg in vielen Gebieten des künstlerischen und geistigen Lebens die festen Ordnungen zerstörte, wurde die kontinuierliche Entwicklung in der Schiffsarchitektur erhalten. Dies ist das Verdienst von Paul Ludwig Troost. Stark in der Tradition verwurzelt, blieb er unbeirrt durch die Tagesmoden jener Zeit. Mit dem Dampfer „Columbus" gelingt ein neuer Fortschritt in der Raumgestaltung der Schiffe. Troost kehrt zum bescheideneren Maßstab in der Höhe der Räume zurück. Der Mittelraum des großen Speisesaales ist nur noch zweigeschossig, durchdringt nicht mehr — wie bei Poppe — drei Deckslagen. Bei der niedrigeren Höhe gibt es wiederum keine konstruktiven Bedenken mehr, den Saal wieder — wie früher auf den alten Schiffen — in die Längsrichtung zu legen. Diese Lage mit der Fahrtrichtung wird als die natürlichere empfunden. Troosts Säle sind meistens „dreischiffige" Anlagen, die von Außenbord bis zum Außenbord reichen, mit einem höheren Mittelschiff, das durch umlaufende verglaste oder offene Galerien interessante Durchblicke bietet. Dabei ist der Raum klar und einfach, das dekorative Detail zart und zurückhaltend. Während Bruno Pauls Räume sachlich-herbe wirken, klingt aus Troosts Räumen ein heiter-musikalischer Ton. Der Speisesaal I. Klasse auf Dampfer „Sierra Ventana" (1924) (Abb. II 43) und der wegen seiner großen Wirkung bekanntgewordene Rauchsalon des Dampfers „Columbus" (Abb. II 44) zeigen deutlich, wie die heiter-festliche Note der Räume durch die Verwendung von vergoldeten Profilen und von Messing für Beleuchtungskörper und Beschläge unterstützt wird. Wie Bruno Paul gestaltet auch Troost seine Räume aus der notwendigen Konstruktion. Besonders die Raumausstattungen der II. Klasse, in denen Troost weniger „dekorieren" kann, weisen den grundsätzlich richtigen Weg, den Troost bewußt ging: die Veredelung der Zweckform. Zu welch außerordentlicher Schönheit Troost die Handwerksarbeit führte, zeigt das Treppenhaus des Dampfers „Columbus" (Abb. II 45).



Abb. II 45 D. „Columbus", Treppenhaus 1923, Architekt P. L. Troost

Neben die vorher genannten Handwerksunternehmen traten die „Bremer Holzkunstwerkstätten von Johannes Andresen". Die „Columbus" zählte bald nach ihrer Indienststellung zu den meist benutzten Schiffen des nordatlantischen Verkehrs. Ein Zeichen dafür, welches Ansehen die heimische Wertarbeit und die vornehme Behaglichkeit der Räume in der Welt genossen.

Paul Ludwig Troost stattete nach und nach den größten Teil der Lloydflotte aus, auch die Gesellschaftsräume der größeren Frachtdampfer. In den Räumen der Schiffe der „Sierra"-Klasse (1924) zeigte sich besonders sein Talent, aus schwierigen Beschränkungen durch technische Gegebenheiten etwas zu machen — z. B. aus niedrigen Decks oder aus der statisch notwendigen Wölbung der Querversteifungen (Abb. II 46). Wie in anderen Gebieten des Bauens — dem heutigen Industrie- und Brückenbau —, war diese Leistung nur möglich durch die vollendete Zusammenarbeit von Schiffsingenieur, Architekt und Handwerker.

Troosts letzte Arbeit ist die Ausstattung des Schnelldampfers „Europa", der 1930 in Dienst gestellt wurde. Die Abbildungen II 47—49 zeigen noch einmal die Elemente seiner Raumkunst: im ganzen klare, ruhige Wand- und Deckenflächen, die nur an besonderen Punkten, wie z. B. den Eingängen, durch Bildhauerarbeiten in den Supraporten hervorgehoben sind; ferner die feinen Schleiflackarbeiten auf Holztäfelungen, die Verkleidung der Wände mit Gobelins und edlen Holztäfelungen und — als wichtigen Raumgedanken — die bewußte Aneinanderreihung von Räumen verschiedener Größe, Form und Richtung.



Abb. II 46 Gesellschaftszimmer I. Klasse auf einem Lloyddampfer der „Sierra"-Klasse Architekt P. L. Troost

Die „Europa" gestaltete Troost fast allein, während er bei der Ausstattung der „Bremen" in einer Reihe neben Breuhaus, Wach und Rudolf Alexander Schröder stand. Die größere Einheitlichkeit der Form auf der „Europa" war wohl spürbar für den, der auf beiden Schiffen fahren durfte.

Troosts Tod im Jahre 1934 — im Alter von 56 Jahren — war ein Verlust für die Entwicklung der Schiffsarchitektur.

Poppe, Bruno Paul und Troost waren die eigentlichen Wegbereiter dieser neuen Raumkunst. Poppe hat den Weg eröffnet, Bruno Paul hat ihn abgesteckt, und Troost hat ihn ausgebaut.



Abb. II 47 D. „Europa", Speisesaal I. Klasse, 1928, Architekt P. L. Troost



Abb. II 48 D. „Europa", Schreibzimmer 1928, Architekt P. L. Troost

Rudolf Alexander Schröder, der Dichter und Maler, der Ehrenbürger Bremens, hatte schon auf der „George Washington" neben Bruno Paul gewirkt. Der beschwingt-heitere Speisesaal auf der „Bremen" (Abb. II 50) zeigt einen freieren formalen Ausdruck, der weniger gebunden erscheint durch technische Gegebenheiten. Die locker angehefteten, bemalten Decken-Täfelungen betonen den Charakter der leichten Verkleidung. Auch der andere hier gezeigte von Rudolf Alexander Schröder gestaltete Raum ist vorwiegend mit edlem Holz verkleidet (Abb. II 51). Der Rauchsalon zeigt sogar ein reiches Spiel mit den verschiedensten Holzfärbungen, angefangen von der schlichten furnierten Wandfläche bis zu der äußerst kostbaren Intarsienarbeit über dem Kamin. Welch eine Kluft besteht in der Raumauffassung zu Poppes Rauchsalon auf der „Kronprinzessin Cecilie".

Die Nachfolge Troosts beim Lloyd tritt Woldemar Brinkmann an. In den Jahren 1935 bis 1936 stattet er für den Schnelldienst nach Ostasien die rund 18 000 BRT großen Tropenschiffe „Scharnhorst", „Potsdam" und „Gneisenau" aus. Die Räume dieser drei Schiffe zeigen eine kühlere Vornehmheit, eine sachlichere Note als die Ausstattungen Troosts. Die Mittel der Raumgestaltung sind: hellgestrichene Holztäfelungen an Decken und Wänden mit sparsamer Verwendung von Wandmalereien und Stuckornamenten. Der Naturton des Holzes tritt zugunsten der hellen Wandflächen stark zurück. Die Höhe der Säle, selbst derjenigen der I. Klasse, ist beschränkt, wenn auch angemessen (Abb. II 52).

Mit dem Ausgang des zweiten Weltkrieges versinkt zunächst jede Hoffnung zur Weiterarbeit auf diesem mühsam errungenen Weg. Keines der genannten Schiffe ist uns geblieben, kein ähnliches konnte bisher gebaut werden.

Mit Tatkraft und Mut gehen die bremischen Reedereien dennoch an den Aufbau einer Flotte bescheidenen Ausmaßes. Der Rauchsalon des 1950 in Dienst gestellten, auf dem Bremer Vulkan gebauten Motorschiffes „Bellona" (Abb. II 53) zeigt

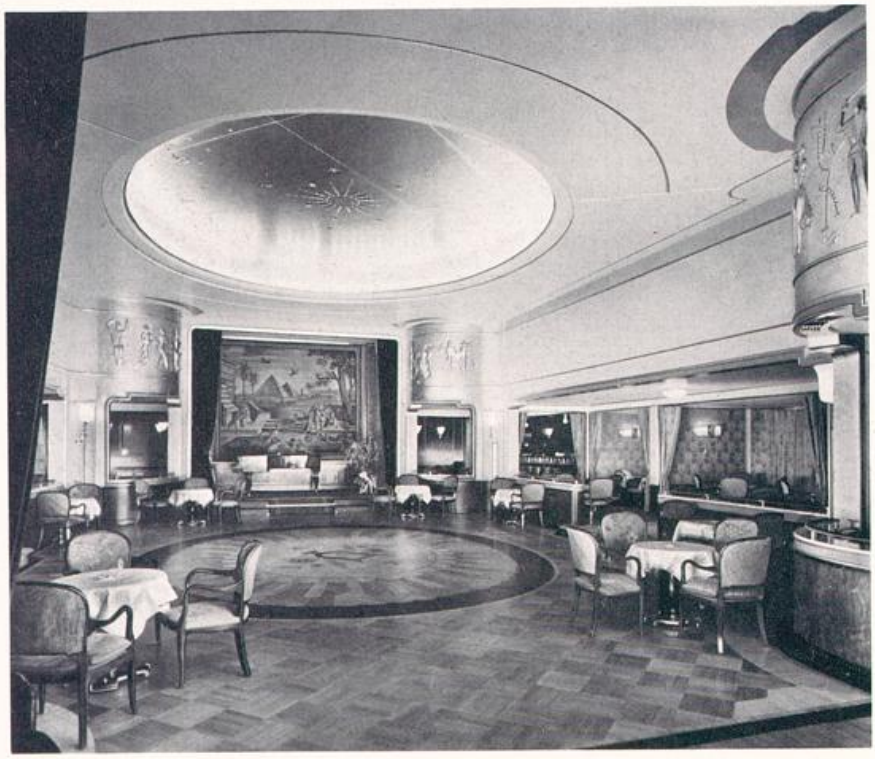


Abb. II 49 D. „Europa", Festsaal, 1928, Architekt P. L. Troost

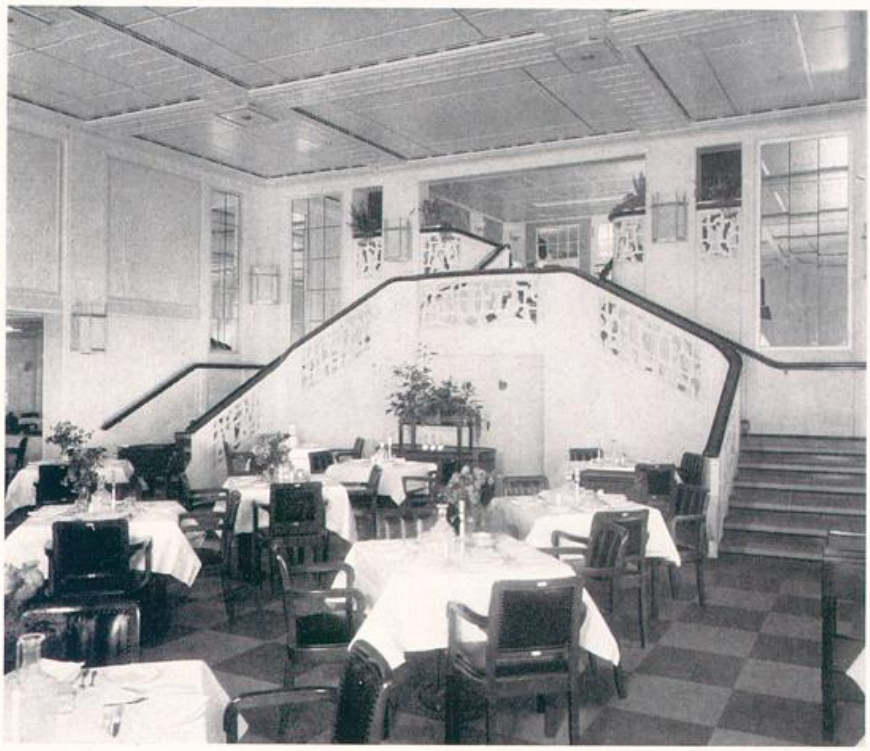


Abb. II 50 D. „Bremen", Speisesaal II. Klasse
1928, Architekt Rudolf Alexander Schröder



Abb. II 51 D. „Bremen", Rauchsalon I. Klasse
Architekt Rudolf Alexander Schröder



Abb. II 52 D. „Scharnhorst"
Gesellschaftshalle I. Klasse
1936, Architekt Prof. W. Brinkmann



Abb. II 53 D. „Bellona", Rauchsalon, 1950

den Versuch, mit bescheidenen Mitteln einen schlichten, behaglichen Raum zu schaffen. Das richtige und hier mehrfach gekennzeichnete Prinzip ist auch hier erfüllt: Decken- und Wandkonstruktionen sind mit Holztafeln verkleidet. Es kommt nur darauf an, mit einer richtigen Aufteilung der Felder nun die Musik des Raumes zu machen. Dazu bedarf es nicht, wie die Ausführungen zeigten, des Reichtums an Mitteln. Hier liegt die große Aufgabe unserer Generation, mit unserer Armut zu gestalten, und zwar nicht zur Armseligkeit hin, sondern zum Verzicht auf Unnötiges hin.
Möge es den bremischen Reedereien vergönnt sein, wie in den vergangenen 5 Jahrzehnten, so auch in der nahen Zukunft ihren wichtigen Beitrag mitzuleisten an der Entwicklung einer echten

architectura navalis.

Müller-Mencken

d) Hochseefischerei

Die Anfänge der Seefischerei lassen sich auch in Deutschland bis in frühe Jahrhunderte zurückverfolgen. Es hat jedoch verhältnismäßig lange gedauert, bis Deutschland an der Ausnutzung der entfernter gelegenen Großfangplätze in angemessener Weise teilnahm.
Auf Grund von Anlandungen eigener sowie englischer und holländischer Hochseekutter entwikkelte sich von etwa 1860 ab im damaligen Geestemünde ein reger Fischhandel. Das Hinterland mit Bremen und seiner Umgebung erwies sich als aufnahmefähiger Markt für die Anlandungen dieser Kutter. Von Bremen und Geestemünde gingen deshalb auch die ersten Versuche eines planmäßigen Großfischfanges aus. 1866, und das war im Vergleich zu anderen fischereitreibenden Nationen recht spät, wurde von Bremer Kaufleuten und Reedern die „Erste Deutsche Nordsee-Fischerei-Gesellschaft" ins Leben gerufen. Das Unternehmen mißlang jedoch.

Erst mit der Einführung der Dampfkraft in die Hochseefischerei nahm das Gewerbe einen Aufschwung, dessen Entwicklung noch nicht abgeschlossen ist.
Im Jahre 1866 hatte sich in Geestemünde Friedrich B u s s e als Fischhändler niedergelassen und sein Geschäft in zäher, zielstrebiger Arbeit zu einem echten Großhandel entwickelt. Die Beobachtung der englischen und amerikanischen Märkte mögen ihm zum Vorbild gedient haben. Nachdem sich 1882 der erste englische Fischdampfer auf der Weser gezeigt hatte, entschloß sich Friedrich Busse, eine deutsche Werft mit dem Bau eines Fischdampfers zu beauftragen, der unter dem Namen „S a g i t t a" am 7. Februar 1885 als erster deutscher Fischdampfer in Dienst gestellt wurde. Die übrigen interessierten Kreise verhielten sich skeptisch und abwartend. Bis 1887 blieb deshalb „Sagitta" der einzige deutsche Fischdampfer, und der Großteil der deutschen Fischanlandungen stammte immer noch von Segel-

kuttern, die in Küstennähe arbeiteten. Nach stetigen Erfolgen des Fischdampfers ließ man jedoch die Bedenken fallen, und die Zahl der Fischdampfer wuchs von Jahr zu Jahr.

Mit der Entwicklung der Fangschiffe einher ging eine Entwicklung des Fanggerätes. Bis 1896 wurde mit dem sogenannten Baumnetz [1]) gefischt. Dieses Netz wurde mit einem etwa 20 m langen Baum offengehalten. Die Handhabung war umständlich und der Erfolg unbefriedigend. Mit der Erfindung der Scherbretter wurden der Wirkungsgrad des Schleppnetzes wesentlich erhöht und die Handhabung des Netzes vereinfacht. Erst das Scherbrettnetz gab die Voraussetzungen für die Steigerung der Fangerträge und damit den Anreiz für das Aufsuchen entfernt liegender ertragreicher Fanggründe.

1889 schob sich das Arbeitsgebiet in die nördliche Nordsee bis über England hinaus vor. Bereits 1891 erschien der erste deutsche Fischdampfer vor Island, während zugleich ein Vorstoß in die Adria unternommen wurde. Versuche wurden nun auf allen erreichbaren Meeren unternommen. Ägyptische Gewässer wurden befischt, im Roten Meer strandete ein deutscher Fischdampfer, 1905 drang die „Braunschweig" hoch im Norden bis zur Murmanküste vor, nachdem 1899 bereits mehrere Fischdampfer eine Expeditionsreise zur Bäreninsel unternommen hatten, von der sie mit guten Ergebnissen zurückkehrten. Die Erträge der deutschen Dampfhochseefischerei waren bereits so groß, daß sie ihre Fänge nicht mehr ausschließlich in Deutschland anlandeten, sondern in englischen Häfen wie Aberdeen und Grimsby und auch in Holland (Ymuiden) löschten. Das Vordringen deutscher Schiffe in immer entfernter gelegene Gebiete zeigt die Kartenskizze (Abb. II 54).

Seit einigen Jahren bemüht man sich intensiver um die Ergründung der Lebensgewohnheiten des für uns wichtigsten Nutzfisches, des Herings. Die sogenannte deutsche Heringssaison auf dem Fladengrund, dem Gatt und der Doggerbank fand von etwa Mitte Juli bis Ende Oktober statt (Abb. II 55). Mit jenen Mengen dieser Heringe, die nicht frisch oder geräuchert sofort verzehrt wurden, trieb die Industrie eine Vorratswirtschaft durch Herstellung von Salzheringen, Marinaden und Vollkonserven. Nach Oktober/November war man für Frischverzehr, Räucherei und Kochmarinaden auf die Einfuhr von Heringen angewiesen (Abb. II 56 u. 57).

Durch planmäßige Untersuchungen, bei denen die neuen Navigationsgeräte und Echolote von besonderem Nutzen waren, ließ sich die Fangzeit für Heringe jetzt bis in den Februar hinein ausdehnen. Nach Abschluß der sogenannten deutschen Heringssaison sind von November 1950 bis Februar 1951 von deutschen Fischdampfern noch ca. 10 000 t Heringe angelandet worden, eine Menge, die etwa der gesamten Fisch- (nicht Herings-) Einfuhr aus Island vor dem Kriege entspricht.

[1]) siehe „Bremen und seine Bauten 1900" S. 677, Fig. 538

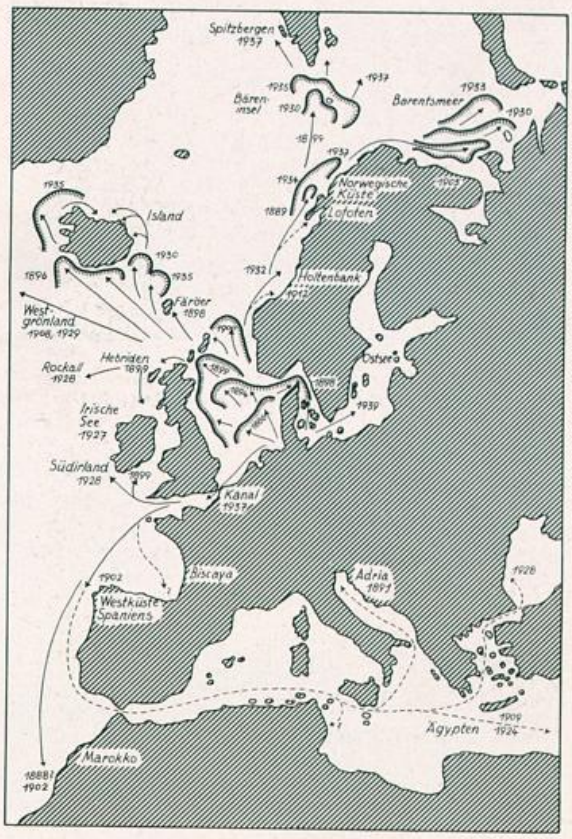


Abb. II 54 Das Vordringen deutscher Fischereifahrzeuge in immer entfernter gelegene Gebiete



Abb. II 55 Heringslogger „Lumme" der Bremen-Vegesacker Fischerei Gesellschaft, 1933



Abb. II 56 Loggerflotte der Bremen-Vegesacker Fischerei Gesellschaft vor der Ausfahrt



Abb. II 57 Motorschiff „Niedersachsen" der Bremen-Vegesacker Fischerei Gesellschaft, 1950 (Abeking & Rasmussen)

In organischer Weise entwickelten sich neben der Fischerei die für die Verarbeitung und den Weitertransport notwendigen Landbetriebe in den Unterweserorten. Räuchereischornsteine wuchsen aus der Erde, Industriebetriebe beschäftigten erst Hunderte und dann Tausende von Menschen, und 1895 entstand die erste Fischmehlfabrik, deren Erzeugnisse damals allerdings noch ausschließlich als Düngemittel Verwendung fanden (siehe nachstehend unter III c).

Die deutsche Flotte war Ende 1899 auf 135 Fischdampfer angewachsen, von denen nur 37 in Elbhäfen beheimatet waren, 98 dagegen in Unterweserorten und zwar: 39 in Geestemünde, 32 in Bremerhaven und 27 in Nordenham. In Bremerhaven und Geestemünde befanden sich damit um 1900 71 Fischdampfer bei 27 Fischversandgeschäften und 2 Räuchereibetrieben. Zugleich wuchs eine Hilfsindustrie, die die Fahrzeuge mit Kohle, Eis, Netzmaterial, Hilfsmaschinen und dergleichen versorgte und den Landbetrieben das nötige Verpackungsmaterial usw. beschaffte.

Mit der Steigerung der Fänge stiegen auch die Anforderungen an den Fischhandel, der diese größeren Mengen und zum Teil noch unbekannte Fischsorten zu verkaufen hatte. Die Transportprobleme mußten gelöst werden, denn die alte Regel: „Frischer Fisch, guter Fisch", bedeutete, daß man in den entferntesten Winkel unseres Landes den Fisch so frisch wie irgend möglich zu bringen hatte, wenn man ihn zu einem Volksnahrungsmittel machen wollte. Das ist in zäher und planmäßiger Arbeit gelungen, wobei die Einrichtung ansprechender und hygienisch einwandfreier Spezialläden neben schnellen hinreichend gekühlten Transportmitteln von größter Bedeutung war.

Entscheidend für die Weiterentwicklung der Hochseefischerei sind fünf Momente gewesen:

1. Die Einführung des Dampfantriebes,
2. die Erfindung des Grundschleppnetzes mit den Scherbrettern,
3. der Bau größerer und seetüchtigerer Schiffe, die auf den entfernter gelegenen Fangplätzen auch bei Windstärke 6 bis 7 und darüber noch arbeiten konnten und damit das Schiff wirtschaftlicher machten,
4. der Aufbau einer genügend aufnahmefähigen Absatzorganisation am Hafen und im Binnenland,
5. die Weiterentwicklung der Abfallverwertung (Fischmehl, Tran aus Leber, ganzen Fischen und Fischabfall), die für die Wirtschaftlichkeit der Fischerei eine viel größere Bedeutung gewonnen hat als vorherzusehen war.

Bei Einführung der Dampfkraft fanden noch Fahrzeuge verschiedener Art Verwendung, die sich für die damals noch verhältnismäßig einfache Fischerei mit dem Baumnetz eigneten. Bald bildete sich jedoch eine Konstruktion heraus, die – besonders was die Raumaufteilung betrifft – im wesentlichen bis heute unverändert geblieben ist. Die Schiffe waren 30 bis 35 m lang, bei einer Breite von 5,5 bis 6,2 m und einer Größe von 115 bis 150 BRT, durchweg mit Compound-Maschinen getrieben, die erst später durch 3-fach-Expansionsmaschinen ersetzt wurden. Die Schiffe hatten bei einer Maschinenstärke von 150 bis 250 PS eine Geschwindigkeit von 9 bis 10 sm in der Stunde, sie entsprachen in Größe, Maschinenstärke und Fangleistung damit etwa modernen Motorkuttern.

Die Einsatzfähigkeit dieser Schiffe war durch einfachste technische und nautische Einrichtungen beschränkt. Erst um 1900 wurden mehrere Schiffe mit einer Back in Dienst gestellt, und erst um 1902 wurde die bis daher offene Brücke geschlossen. Die Unterbringung der Mannschaften war primitiv und ließ das Maß an Bequemlichkeit, das heute für die Besatzungen gefordert wird, aus Raummangel nicht zu. Da die meisten Fangreisen auch damals unter Schlechtwetterverhältnissen stattfanden, wurden damit an die Widerstandskraft der Mannschaften hohe Anforderungen gestellt.

Die Baukosten eines solchen Fahrzeuges beliefen sich zu jener Zeit auf 130 000,— bis 140 000,— Mark. Für die Nordseereisen fuhren die Schiffe im Durchschnitt elf Mann, für Reisen in die Barentssee oder nach Island 12 bis 13 Mann. Die Reisedauer betrug für die Nordsee und zum Skagerrak 8 bis 9 Tage

im Sommer und 9 bis 11 Tage im Winter. Für Islandreisen mußte mit 13 bis 16 Tagen gerechnet werden. Die Fangergebnisse lagen zwischen 150 bis 400 Zentner, vereinzelt zwischen 500 bis 600 Zentner, ja in der Spitze wurden sogar 1600 Zentner erreicht (bei einer Reisedauer von 20 bis 22 Tagen bringen unsere modernen Fischdampfer heute 5000 bis 5500 Zentner mit!)

Die Weiterentwicklung der Dampfhochseefischerei vollzog sich bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges nicht so sehr in der Methodik des Fischfanges, sondern lag mehr in einer Steigerung der Schiffsgröße, der Maschinenstärke und der Seetüchtigkeit (Abb. II 58). Letzteres hatte seinen



Abb. II 58 Fischdampfer „Präsident Mutzenbecher" der „Nordsee" Deutsche Hochseefischerei A.G., 1927

Grund in der mangelnden Seetüchtigkeit der alten, kleinen Schiffe, von denen in den Jahren 1894 bis 1903 13 deutsche Fischdampfer in Winterstürmen verlorengingen. Mit der Größe der Schiffe wuchs entsprechend das Fischraumfassungsvermögen, wie die nachstehende Aufstellung zeigt:

Baujahr	Dampfername	BRT	Länge	Breite	Tiefe	PS	Fischkapaz.	Bemerkungen
1885	„Sagitta"	148,—	33,14	6,38	3,47	260	800	
1896	„Köln"	141,83	31,42	6,27	3,03	220	1200	
1902	„Straßburg"	223,45	37,22	6,96	3,60	350	1600	mit Back
1907	„Saale"	272,76	39,60	7,05	3,40	420	1800	

Der erste Weltkrieg brachte einen empfindlichen Einschnitt. 99 an der Unterweser beheimatete Fischdampfer gingen als Vorpostenboote oder als andere Hilfsschiffe der Kriegsmarine verloren. Neben den Reparationsverpflichtungen hemmten die Lieferungsschwierigkeiten für Schiffbaumaterial und Kohle den Wiederaufbau. Als 1920 die Fleischbewirtschaftung aufgehoben wurde, ging der Fischabsatz so stark zurück, daß die meisten Fischdampfer aufgelegt werden mußten.

Die Inflation mit all ihren Nebenwirkungen erschwerte weiter den Wiederaufbau, der trotzdem in verhältnismäßig kurzer Zeit gelang. Bereits 1923/1924 standen die deutschen Anlandungen auf etwa gleicher Höhe wie vor dem Kriege und bildeten damit die Grundlage für eine Gesundung der übrigen Zweige der Fischwirtschaft. Die Marine stellte außerdem, gemäß ihrer bereits vor dem Kriege gegebenen Zusage, 44 Vorpostenboote, die sie selber während des Krieges nach Fischdampferrissen gebaut hatte, der Fischerei zur Verfügung und erleichterte damit ohne Zweifel den Wiederaufbau erheblich.

Bis etwa 1922 wurde die Vorkriegsnorm beibehalten. Das nach 1922 verstärkt durchgeführte Neubauprogramm steigerte äußere Abmessungen, Maschinenleistung und Fischraumkapazität. Die nachstehende Tabelle zeigt, daß sich diese Entwicklung nach dem zweiten Weltkrieg und nach Fallen der alliierten Schiffbaubeschränkungen fortsetzt.

Baujahr	Dampfername	BRT	Länge	Breite	Tiefe	PS	Fischkapaz.	Bemerkungen
1922	„Leipzig"	245,71	40,75	7,29	3,83	450	2200	
1925	„Rosemarie"	301,—	41,06	7,40	3,35	625	2200	
1927	„M. Donandt"	366,79	45,31	7,69	3,56	550	2700	
1928	„Gleiwitz"	329,72	44,50	7,68	3,60	650	2250	mit Abdampfturbine
1933	„Essen"	390,34	45,46	7,69	3,81	725	2800	
1935	„Ostpreußen"	421,74	49,72	8,03	4,15	750	2900	
1936	„Oldenburg"	448,—	49,43	8,04	3,79	750	3200	
1937	„Berlin"	473,60	50,86	8,04	3,96	800	4200	
1938	„Otto Flohr"	638,—	57,01	8,58	4,43	1000	5000	
1949	„Bremerhaven"	394,07	42,00	8,04	4,75	750	3200	Baubeschränkung
1950	„Osnabrück"	554,48	51,97	8,74	4,33	800	5500	

Der entscheidende Schritt zur Verstärkung der Maschinen ist jedoch bereits 1928 mit der Einführung der Abdampfturbine als Zusatz zur 3-fach-Expansionsmaschine getan. Die Schiffe erhalten durch sie eine wesentlich größere Maschinenleistung und damit Reichweite bei nur gering erhöhtem Brennstoffbedarf. Der Bau dieser größeren Fischdampfertypen erschien als Wagnis. Die Praxis gab den Reedereien, die sich zu solchen Bauten entschlossen, recht.

Die sogenannte Maierform – der nach unten abfallende Steven – gibt dem Schiff nicht nur das schnittige Aussehen, sondern macht das Schiff seetüchtiger. Die Schiffe können jetzt bei Windstärken arbeiten, bei denen sie früher das Fischen aufgeben mußten (Abb. II 59).

Nach dem zweiten Weltkrieg war Deutschland der Bau von Fischdampfern, wie zunächst jeglicher Seeschiffe, verboten. 1948 wurde von den Alliierten der Bau von 100 Fischdampfern freigegeben, von denen 66 eine Größe von 350 BRT und 34 eine Größe von 400 BRT haben durften. Der Bau von 350-BRT-Schiffen wurde von der deutschen Hochseefischerei als unrentabel und für die entfernt gelegenen Fangplätze nicht mehr geeignet abgelehnt. Das 400-BRT-Schiff lag an der Grenze eines

rentablen Schiffstyps. Man begann also zunächst mit dem Bau der 34 Schiffe von je 400 BRT nach den Entwürfen der Seebeck-Werft. Dieses Schiff stellte sich als eine hervorragende schiffbauliche Leistung heraus, so daß dieser Typ auch nach der im Jahre 1949 erfolgten Freigabe größerer Fischdampfer nachgebaut wurde (Abb. II 60 bis 63). Im allgemeinen ging man allerdings dazu über, größere und stärkere Schiffe von etwa 550 BRT und darüber zu bauen, da damit gerechnet werden muß, daß in kommenden Jahren noch entferntere gelegene Fangplätze, wie etwa die unter Grönland oder bei den Neufundlandbänken aufgesucht werden müssen. Die Bautätigkeit zeichnet sich in graphischer Darstellung wie folgt ab (Abb. II 64). Zusammenfassend ist zu sagen:

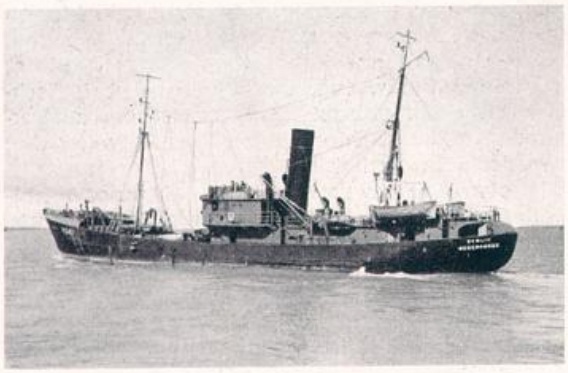


Abb. II 59 Fischdampfer „Berlin" mit der neuen Maierform, 1937/38

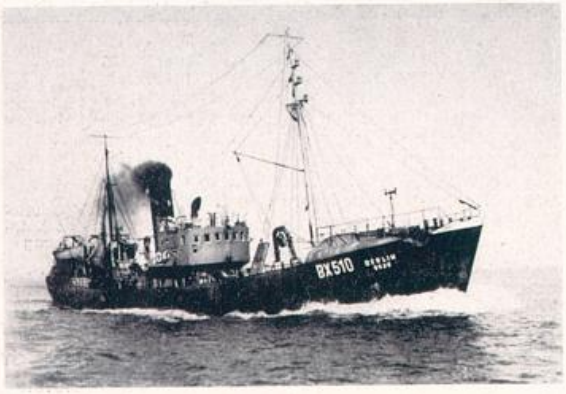


Abb. II 60 Fischdampfer „Berlin" 1949 (Bremer Vulkan)

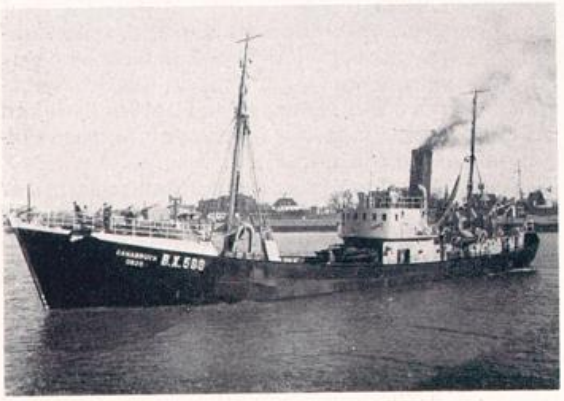


Abb. II 61 Fischdampfer „Osnabrück", 1950



Abb. II 62 Fischdampfer „Freiburg i. Br." mit diesel-elektrischem Antrieb, 1950 (Bremer Vulkan)

1. Das Fischraumfassungsvermögen ist seit Indienststellung des ersten Fischdampfers im Jahre 1885 von 800 Ztr. auf 5000 bis 6000 Ztr. gestiegen. Es ist nicht ausgeschlossen, daß neue Methoden der Fischverarbeitung und Fischkonservierung zum Bau noch größerer Fischdampfer führen.
2. Die größenmäßige Entwicklung ging sprunghaft von 36 m auf 40 m, 48 m, 50 m bis 57 m Länge zwischen den Loten.
3. Der Tiefgang ist von 3,5 m auf rd. 5 m und die Breite von 6,38 m auf 8,58 m gestiegen.
4. Mit dieser Entwicklung war verbunden die Leistungssteigerung der Antriebsmaschine von 150/200 PS bis 1000/1200 PS, wobei 1928 erstmalig Abdampfturbinen und 1924 erstmalig Dieselmotoren verwendet wurden. 1950 wurden zwei Schiffe mit diesel-elektrischem Antrieb in Dienst gestellt, über die noch nicht genug Erfahrungen vorliegen, um abschließend über sie urteilen zu können (Abb. II 62 u. 63). In Fachkreisen, auch des Auslandes, besonders Englands, ist man der Meinung, daß diesem Schiffstyp die Zukunft gehört, da er ein gleichmäßiges Fahren der Maschine im wirtschaftlichsten Wirkungsgrad ermöglicht, außerdem der Schiffsleitung das Fahren und evtl. auch das Steuern des Schiffes von der Brücke her gestattet. Auch dieser Typ von Motorschiffen, von dem die „Nordsee" Deutsche Hochseefischerei A.G. inzwischen zwei weitere nur wenig veränderte Schiffe bestellt hat, kann bei gleichem Fischraumfassungsvermögen um rd. 100 BRT kleiner sein als ein entsprechendes Dampfschiff, hat aber einen wesentlich größeren Aktionsradius.

Interessant ist die Entwicklung der Fischerei vor und nach den Weltkriegen, zu der folgende Zahlen über den Fischdampferpark im Unterwesergebiet, dem jetzigen Land Bremen, dienen mögen:

Jahr	Anzahl der Dampfer im Lande Bremen	Jahr	Anzahl der Dampfer im Lande Bremen	Jahr	Anzahl der Dampfer im Lande Bremen
1885	1	1928	161	Ende 1939	85
1887	2	1929	168	1940	40
1890	15	1930	141	1941	42
1895	63	1931	140	1942	39
1900	72	1932	124	1943	39
1905	91	1933	190	1944	33
1910	131	1934	201	1945	40
1914	123	1935	192	1946	65
1924	191	1936	197	1947	74
1925	180	1937	193	1948	83
1926	175	1938	215	1949	90
1927	169	Anfang 1939	216	1950	1.3. 123

Sechs Jahre nach der Kapitulation ist die Bremerhavener Flotte trotz der Bautätigkeit der Jahre 1949 und 1950 zahlenmäßig erst wieder auf die Hälfte ihres Vorkriegsstandes gekommen, schafft aber mit dieser Flotte mehr als zwei Drittel der Vorkriegsanlandungen.

Die Überalterung der deutschen Flotte gegenüber den anderen fischereitreibenden Ländern, die ihre Flotten modern erhalten und weiter ausbauen



Abb. II 63 Fischdampfer „Tübingen" mit diesel-elektrischem Antrieb, 1950 (Bremer Vulkan)

konnten, ist durch diese Bautätigkeit abgewendet worden. Noch immer sind zwar große Teile der deutschen Hochseefischereiflotte stark überaltert und bedürfen der Erneuerung. Sie wird trotz großer Finanzierungsschwierigkeiten auch durchgeführt. Die Bautätigkeit ist jedoch nicht mehr eine Erweiterung, sondern lediglich eine Modernisierung der Flotte, da eine Ausweitung der Fangkapazität nach Wegfall der Ostgebiete nur möglich ist durch eine Steigerung des Fischverzehrs pro Kopf und Jahr, um die sich die Fischwirtschaft zwar bemüht, bisher jedoch nicht erreicht hat. Die Steigerung der Fangergebnisse des einzelnen Schiffes wird durch die Weiterentwicklung technischer Hilfsmittel wie Echolot, Funk- und Seewetter-

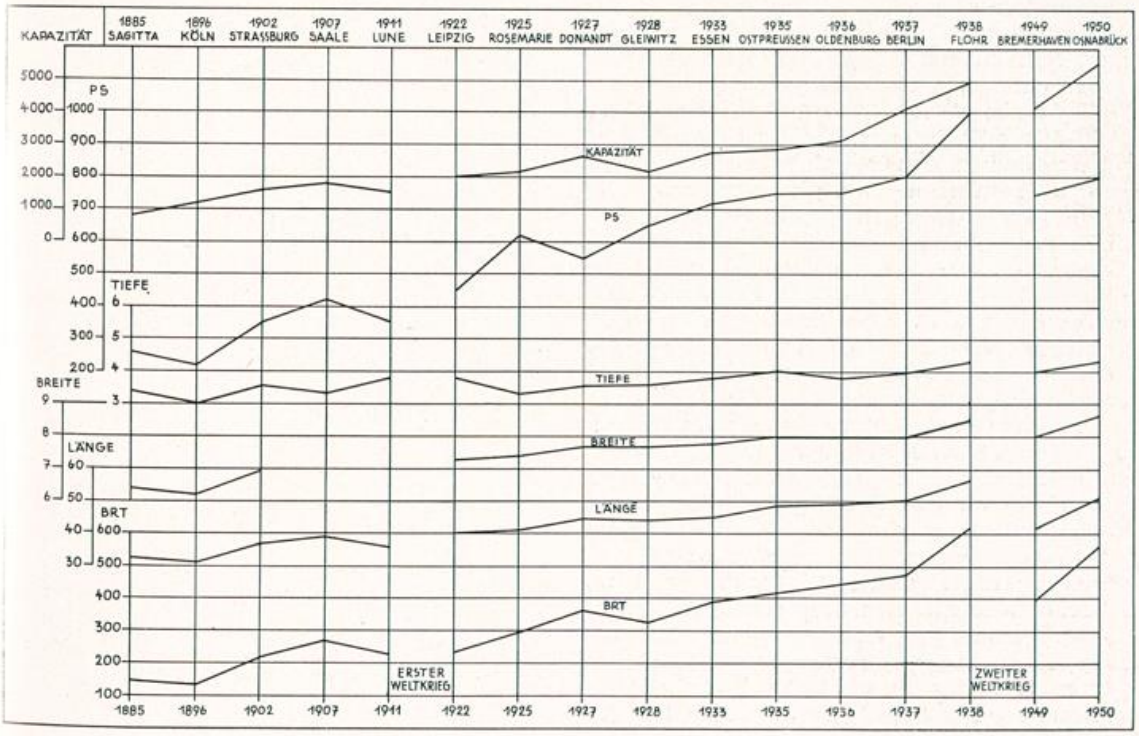


Abb. II 64 Die Bautätigkeit von 1885 bis 1950

dienst usw. wirksam unterstützt. Die Fangleistungen sind deshalb ständig gestiegen, wie die nachfolgende Aufstellung zeigt:

1888	290 t	1926	88 556 t
1890	3 900 t	1927	91 380 t
1895	16 900 t	1928	86 856 t
1900	19 100 t	1929	101 193 t
1905	32 600 t	1930	123 401 t
1910	39 900 t	1931	124 114 t
1914	35 400 t	1932	124 613 t
1924	61 223 t	1933	141 753 t
1925	69 327 t	1934	140 657 t
1935	179 853 t	1947	85 100 t
1936	222 156 t	1948	118 600 t
1937	246 229 t	1949	163 500 t
1938	275 937 t	1950	193 400 t
1946	73 600 t		

Diese Steigerung, die ohne weiteres fortgesetzt werden könnte, zeigt, welche Möglichkeiten noch in der deutschen Hochseefischerei stecken, und es ist nur zu hoffen, daß es möglich sein wird, von ihnen einen immer besseren Gebrauch zu machen.

Fornell, Freyberg

e) Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Unter den Wohnbauten aus den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts ist in der Martinistraße ein Gebäude bemerkenswert, das an der Ecke der Ersten Schlachtpforte stand. Über seinem mit Säulen flankierten Portal trug es das rote Hansekreuz in schwarzumrandetem weißem Feld, das bekannte Signum der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. 1865 gegründet, erwarb die Gesellschaft, deren segensreiches Wirken gekennzeichnet ist durch die Vielzahl hervorragender Rettungsleistungen an den deutschen Küsten, 1885 dies Gebäude, das der Sitz der Hauptverwaltung in Bremen wurde. Zwei Bombennächte im September und Oktober des Kriegsjahres 1944 verwandelten das Haus in Schutt und Asche. Aber trotz des Verlustes ihrer Heimstätte ging die Gesellschaft in zäher und planvoller Arbeit daran, unterstützt von den an der Schiffahrt beteiligten Kreisen und den vielen freiwilligen Helfern und Mitgliedern im ganzen Bundesgebiet, dieses große Werk tätiger Nächstenliebe neu zu organisieren und aufzubauen. Gewiß galt es, schwerste Verluste zu überwinden, denn die Vermögenswerte der Gesellschaft gingen durch den Währungsschnitt verloren, und außer den unmittelbaren Kriegsverlusten an hochwertigen Motorrettungsbooten, Stationsgebäuden und sonstigem Rettungsgerät mußten über 50 Rettungsstationen an der Ostsee jenseits des Eisernen Vorhanges mit ihrem gesamten Bootsmaterial und Gerät auf das Verlustkonto gebucht werden.

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger verfügt jetzt über 32 Motorrettungsboote, davon 16 Großmotorrettungsboote und 16 Fahrzeuge kleinerer Typen und Strandmotorrettungsboote. Sie besitzt ferner drei motorisierte Raketenapparate auf geländegängigen Wagen, sechs gewöhnliche Raketengeräte, 15 Stationsgebäude, 15 Seenotfunkstationen neben sonstigem Gerät, wie Slip-Krananlagen, Ablaufwagen mit Raupenschlepper und Ruderrettungsboote.

Seitdem 1911 das erste Motorrettungsboot an deutscher Küste in Dienst gestellt wurde, hat der Fortschritt der Technik zu vollständiger Motorisierung der Rettungsboote geführt. Starke, hochgradig seetüchtige, mit leistungsfähigen Dieselmaschinen versehene stählerne Spezialfahrzeuge (teilweise Turmboote), ausgerüstet mit Funk und Funksprechgerät, sind im Seenotdienst eingesetzt. Teilweise auf Außenposition liegend und unterstützt durch einen zuverlässig und schnell arbeitenden Seenotmeldedienst der 13 Seenotbezirksüberwachungen, die gleichzeitig Seenotfunkstationen sind, sind die Motorrettungsboote (Abb. II 65) in der Lage, durch frühzeitiges Eingreifen in Seenot geratene Fahrzeuge aus unmittelbar drohender Gefahr zu befreien, ehe Wetterverschlechterungen, Einwirkung der Brandung und



Abb. II 65 Rettungsboot „Hindenburg"

der berüchtigte Mahlsand zu ihrem Verlust führen. Notwendiger als je ist das Rettungswerk an der Küste, das beweist der Rettungserfolg. Seit Gründung der Gesellschaft im Jahre 1865 wurden bis zum 31. Dez. 1951 insgesamt 9322 Menschenleben aus Seenot gerettet oder aus schwerer Gefahr befreit. Davon entfallen 2126 auf die Zeit nach Kriegsende 1945. 2393 Gerettete waren Ausländer, von denen wiederum 76 während der beiden Weltkriege durch die Rettungsmannschaften gerettet wurden.

Durch die Motorrettungsboote wurden außerdem 557 Schiffe geborgen oder ihre Bergung maßgeblich unterstützt.

Trotz aller technischen Fortschritte bleibt der persönliche Einsatz der Rettungsmannschaften für den Erfolg ausschlaggebend. Viele von ihnen haben unter der Rettungsflagge diesen Einsatz mit dem Leben bezahlt. Rettungsdienst an der Küste kann weder befohlen noch bezahlt werden. Daher bleibt auch die allseitige Freiwilligkeit, die sich stützen muß auf die Mithilfe aller, die Grundlage des Rettungswerks.

Daß Bremen bei diesem Werk, das in seiner Art als charitatives Unternehmen und in seiner Bedeutung einzig dasteht, durch den Sitz der Hauptverwaltung in seinen Mauern stets federführend war und geblieben ist, verpflichtet besonders. Die Gesellschaft hat jetzt eine neue Heimstätte erhalten, die zwischen Großer Weserbrücke und der Wasserkunst an dem für die Schiffahrt unbrauchbaren Oberländer Hafen liegt (Abb. II 66). Dort ist neben dem Gebäude, das die Hauptverwaltung mit der Funkzentrale für den gesamten Rettungsdienst an den deutschen Küsten aufnimmt, eine große Bootshalle mit Slipanlage für die Rettungsboote gebaut worden.

G. Dettmar



Abb. II 66 Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
Hauptverwaltung mit Funkzentrale und Bootshalle mit Slipanlage
1951, Architekt BDA Fr. Schumacher

III

INDUSTRIE

a) Bremische Industrie

ERSTER TEIL: GESAMTENTWICKLUNG DER INDUSTRIE

(siehe auch die vorhergehende „Einführung" zu Bremens Weltgeltung!)

Als in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, vorbereitet durch die Erkenntnisse der Naturwissenschaften und ausgelöst durch die Erfindung der Dampfmaschine, das Zeitalter der Technik begann, boten sich erregende Aspekte für die wirtschaftliche Zukunft jedes bedeutenden Seehafens. Die umwälzende technische Entwicklung der Verkehrsmittel kündigte sich mit dem ersten Dampfschiff (1807) und der ersten Eisenbahn (1825) an und ließ ungeahnte Möglichkeiten für Schiffahrt und Handel, als die seit jeher bestimmenden Faktoren des Bremer Wirtschaftslebens, erwarten. Wenn es gelang, diese Möglichkeiten zu nutzen, so versprach die Zukunft das Nahen einer noch nie erlebten Blütezeit, zumal sich unaufhaltsam der allmähliche und wirtschaftliche und schließlich politische Zusammenschluß der deutschen Länder vollzog.

Zugleich aber war zu erkennen, daß die Stadt Bremen weit landeinwärts am schmalen, versandeten Strom als Hafenstadt für die kommende neue Zeit denkbar ungünstig gelegen war. Ernste Gefahr drohte der Schiffahrt und dem Handel Bremens, und es bedurfte nur des Blickes auf die am breiten, tiefen Fahrwasser der Elbe so unvergleichlich glücklicher liegende Schwesterstadt Hamburg, um zu erfassen, daß ein schwerster Kampf gewonnen werden mußte, wenn nicht Bremen das Schicksal Brügges und so mancher einst blühenden Hansestadt erleben und zur kleinen, bedeutungslosen Provinzstadt herabsinken sollte.

Es bedarf dieses Hinweises auf Bremens Schicksalskampf als Seehafen, der mit der Gründung Bremerhavens (1827/29) und endgültig mit der Weserkorrektion in den 80er und 90er Jahren gewonnen wurde, um zu verstehen und richtig zu beurteilen, warum Bremen zwar einerseits die für Schiffahrt und Handel aus der technischen Entwicklung sich ergebenden Möglichkeiten erkannte und alles tat, um ihnen gerecht zu werden, andererseits aber bis nahe an die Jahrhundertwende die Entwicklung der bremischen Industrie vernachlässigte. Der kleine, politisch machtlose Stadt-Staat, der um die Jahrhundertmitte etwa 80 000 Einwohner zählte, mußte die zur Sicherung seiner Zukunft als Seehafen zu lösenden Aufgaben ganz aus eigenen wirtschaftlichen Mitteln unter Anspannung aller Kräfte lösen und erlebte als Lohn der bewunderungswürdigen Anstrengungen etwa von der Mitte des Jahrhunderts an einen einmaligen wirtschaftlichen Aufstieg. So war gerade in den Jahrzehnten, in denen überall im Innern des Landes in den größeren Städten die Industrie sich rasch entfaltete, der Blick Bremens wirtschafts-politisch fast ausschließlich auf Handel und Schiffahrt ausgerichtet, während die industrielle Entwicklung der Stadt über bescheidene Ansätze nicht hinauskam. Dabei spielte die Frage des Zollanschlusses eine entscheidende Rolle. 1833 war der Deutsche Zollverein gegründet worden. 1834 entstand der Hannover, Braunschweig und Oldenburg umfassende Steuerverein, und als dieser sich 1854 dem Deutschen Zollverein anschloß, bildeten alle deutschen Länder mit Ausnahme von Hamburg und Bremen ein einheitliches Zollgebiet. Aus Sorge um die Freiheit und Unabhängigkeit des Handels lehnten Bremen und Hamburg den Anschluß an den Zollverein ab und hielten diesen Standpunkt auch nach der Reichsgründung aufrecht, und zwar Bremen schließlich in nutzlosem Streit mit Bismarck noch länger als Hamburg. Da alle aus Bremen in das Zollinland eingeführten Industrie-Erzeugnisse durch die Zollbelastung im Wettbewerb stark benachteiligt waren, wurde damit die industrielle Ansiedlung im bremischen Staatsgebiet entscheidend behindert. Allerdings machten bremische Wirtschaftskreise, zumal seit der Reichsgründung in zunehmendem Maße von der Möglichkeit Gebrauch, Industriebetriebe in der näheren und weiteren Umgebung Bremens anzusiedeln, und so entstanden Bremens „Industrie-Kolonien" in Hemelingen, Blumenthal und Delmenhorst mit zum Teil sehr bedeutenden Unternehmungen. Hemelingen und Blumenthal wurden 1939 in das Bremer Staatsgebiet einbezogen, Delmenhorst dagegen gehört zwar nach wie vor nicht zu Bremen, jedoch darf auch die dort entstandene Industrie im Rahmen dieser Betrachtung zur Bremer Industrie gezählt werden, soweit sie von Bremer Wirtschaftskreisen gegründet und entwickelt wurde.

Bald nach dem Zollanschluß 1888, durch den die zollpolitische Abtrennung als Hemmschuh der industriellen Entwicklung beseitigt wurde, setzte eine stürmische Ausdehnung der Bremer Industrie ein, als man mehr und mehr erkannte, daß die für die Verbreiterung der wirtschaftlichen Basis der Stadt notwendige industrielle Entwicklung allzu lange vernächlässigt worden war.

Die Bremer Industrie im 19. Jahrhundert

Es war naheliegend, daß die maßgeblichen Impulse für die Begründung der ersten im heutigen Sinne als Industrie zu bezeichnenden Unternehmen von Schiffahrt und Handel ausgingen. So vollzog der Schiffbau als erstes Gewerbe in Bremen den Übergang vom Handwerks- zum Industriebetrieb. 1803 wurde die Schiffbauanstalt von Johann Lange in Vegesack am gleichen Platze errichtet, an dem Cord Coeper – der älteste namentlich überlieferte Schiffbauunternehmer Bremens – im 17. Jahrhundert die stolzen Hansa-Koggen gebaut hatte. Schon 1817 wurde hier für den Passagierverkehr auf dem Fluß das erste deutsche Dampfschiff, die „Weser", fertiggestellt, für dessen Maschinen noch James Watt die Zeichnungen geliefert hat. In den 30er Jahren folgten weitere Werft-Gründungen in Bremerhaven (Wencke, Rickmers, Tecklenborg) und Vegesack (Ulrich). So entstand eine rasch aufblühende Industrie des Holzschiffbaues, gefördert durch ein 1838 erlassenes Gesetz, wonach nur auf bremischen Werften erbaute Schiffe unter Bremens Flagge segeln durften.

Bald aber wurde auch mit dem Eisenschiffbau begonnen. Mit dem Flußschiff „Bremen" (1845) und dem ersten Seeschiff „Smidt" (1864) vollbrachte wiederum die Langesche Werft – seit 1893 Bremer Vulkan – Pionierleistungen für den deutschen Dampfschiffbau. Die 1843 gegründete Eisengießerei und Maschinenfabrik von Carsten Waltjen – seit 1872 A. G. „Weser" – nahm 1847 den Bau eiserner Flußschiffe auf und lieferte 1866 mit dem „Falke" ihr erstes Seeschiff für den Norddeutschen Lloyd (gegründet 1857). Jedoch kam der Eisenschiffbau nicht über erste Ansätze hinaus, solange nur die englischen Walzwerke in der Lage waren, Schiffbaumaterial in der verlangten Qualität und Vielseitigkeit herzustellen. Die englischen Werften hatten zunächst einen bedeutenden Vorsprung und lieferten auch für die deutschen Reedereien fast sämtliche eisernen Dampfschiffe. Erst in den 80er Jahren trat der Umschwung ein, als auch die deutschen Walzwerke dazu übergingen, hochwertiges Schiffbaumaterial zu liefern. An der nunmehr einsetzenden raschen Entwicklung des deutschen Großschiffbaues waren die Bremer und Bremerhavener Werften, die im Segelschiffbau eine hervorragende Rolle gespielt hatten, zunächst nicht in dem Maße beteiligt, wie es dem Umfang der Bremer Schiffahrt entsprochen hätte. Dank überragender technischer und unternehmerischer Leistungen entstanden die deutschen Groß-Werften zunächst an der Ostsee (Stettiner Vulkan, Schichau). Zur ersten Bremer Großwerft entwickelte sich der 1893/95 aus den Werften von Lange und Ulrich hervorgegangene Bremer Vulkan, und 1905 wurde von der A. G. „Weser" Bremens größter Werftbetrieb auf dem in Gröpelingen erworbenen Gelände eröffnet, nachdem sich die alte Waltjensche Werft als zu klein erwiesen hatte[1]).

Während die Bremer Werften an der industriellen Entwicklung des letzten Jahrhunderts in vollem Maße beteiligt waren und verschiedene bahnbrechende Leistungen für den deutschen Schiffbau vollbrachten, hat die gesamte übrige Industrie der Eisen- und Metall-Verarbeitung bis zur Jahrhundertwende in Bremen fast vollständig gefehlt. Zwar hatte sich, aus alteingesessenem Handwerk erwachsen, eine blühende Silberwarenindustrie mit bedeutendem Exportgeschäft entwickelt, und Carl Francke hatte gerade begonnen, mit dem Bau von Gaswerken sein Unternehmen, die heutigen Francke-Werke GmbH., zum raschen Aufstieg zu führen – aber der Maschinenbau, der Stahl- und Eisenbau und die überall in der Welt rasch aufkommende Elektro-Technik waren in Bremen überhaupt nicht vertreten. Zur Entwicklung dieser Industriezweige hätte es, wie in anderen Städten, der Initiative technisch veranlagter, meist aus dem Handwerksstand kommender Unternehmer bedurft, die aber – ganz abgesehen von der Zollfrage – in der damals fast ausschließlich auf Schiffahrt und Handel ausgerichteten Bremer Wirtschaft nur dann Interesse und Verständnis finden konnten, wenn ihre Ziele in unmittelbarer Berührung mit Schiffahrt und Handel standen. So hatte der Importhandel schon in früheren Jahrhunderten das Entstehen von Gewerbebetrieben begünstigt, die überseeische Rohstoffe verarbeiteten und zeitweise große Bedeutung für das Wirtschaftsleben der Stadt gewannen. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts erlebte Bremen, wenn auch später und nicht in gleichem Maße wie Hamburg, für einige Jahrzehnte eine Blütezeit der schon im 17. Jahrhundert begründeten Zucker-Industrie, die teils zur Wiederausfuhr, teils zur Lieferung ins Inland den importierten Rohrzucker raffinierte, dann aber zusammenbrach, als in Deutschland der Rübenzucker den Rohrzucker verdrängte.

Viel bedeutender noch wurde die Tabakfabrikation, die um die Mitte des 19. Jahrhunderts den weitaus stärksten Gewerbezweig der Stadt bildete, bald darauf aber aus zoll- und lohnpolitischen Gründen durch Abwanderung in das Zollinland rasch an Bedeutung verlor. In dem einen wie in dem anderen Falle – und das gleiche gilt für zahlreiche kleine Fabriken, die Anfang des 19. Jahrhunderts Schokolade, Seife, Stärke, Leder u. a. m. herstellten – handelte es sich im wesent-

---

1) Entwicklung der Werften in Bremen und Bremerhaven siehe unter III b.

lichen noch um rein handwerkliche Betriebe. Angeregt durch den rasch zunehmenden Handel mit überseeischen Rohstoffen, entstanden dann etwa von der Jahrhundertmitte an die ersten Industrie-Unternehmen im heutigen Sinne. Ende der 30er Jahre wurden durch Poppe und die Gebr. Nielsen die ersten Dampfmühlen mit bereits beachtlichem, über den Bremer Bedarf weit hinausgehendem Leistungsvermögen errichtet, die zunächst Weizenmehl und Schiffszwieback, vornehmlich für den Export, herstellten und später die in den 60er Jahren rasch aufblühende Reismühlen-Industrie begründeten.

Der Nielsenschen Mühle an der Stephanikirchenweide benachbart entstand 1864 die Petroleum-Raffinerie von Korff in Verbindung mit dem sich zu einem ungewöhnlich ertragreichen Geschäft entwickelnden Petroleumhandel. Weiterhin wurden ebenfalls im Stadtgebiet noch vor dem Zollanschluß u. a. Hobel- und Sägewerke, Möbelfabriken, die erste Stuhlrohrfabrik und verschiedene Betriebe der Nahrungs- und Genußmittelindustrie gegründet, aber die viel wesentlichere industrielle Entwicklung vollzog sich im umgebenden Zollausland.

Die Gründung der Bremer Jute-Spinnerei & Weberei (1873) in Hemelingen, der Wollkämmerei in Blumenthal (1884) und der Norddeutschen Wollkämmerei & Kammgarnspinnerei in Delmenhorst (1884), der ersten Linoleum-Fabrik (1882), ebenfalls in Delmenhorst, sind in diesem Zeitabschnitt bedeutungsvolle Ereignisse in der Geschichte der Bremer Industrie. Im Laufe der Zeit entwickelten sich diese oder die aus ihnen hervorgegangenen Unternehmen zu Großbetrieben, die bis heute ihre wichtige Stellung im Rahmen der Bremer Industrie und zum Teil in der gesamtdeutschen Wirtschaft behalten haben. Nachdem die Zollschranken gefallen waren, nahm der Ausbau der zunächst außerhalb gegründeten Industriezweige nunmehr seinen Fortgang auch im Staatsgebiet. Noch im Jahre des Zollanschlusses 1888 wurde im Hafengebiet das bedeutendste Werk der Bremer Juteindustrie in Betrieb genommen. Der Bau des Holz- und Fabrikenhafens (1891) schaffte die Voraussetzung für die Ausdehnung der auf dem Holzimport beruhenden Sägewerks-Industrie, und kurz vor der Jahrhundertwende entstanden im gleichen Gebiet Ölmühlen und Getreide-Großmühlen in für die damalige Zeit größten Ausmaßen.

Einige dieser auf dem Import beruhenden Industrien lieferten die veredelten Rohstoffe zum erheblichen Teil wieder ins Ausland (Reis, Petroleum, Produkte der Ölmühlen) und waren somit gleichzeitig Export-Industrien. Daneben nahm als ausgesprochene Export-Industrie das in Bremen alteingesessene Braugewerbe seit den 70er Jahren einen außerordentlichen Aufschwung, und gegen Ende des Jahrhunderts gewann, aus der überhaupt ersten deutschen Steingutfabrik bei Vegesack hervorgehend, die Bremer Wandplatten-Fabrikation mit maßgeblichem Exportanteil rasch an Bedeutung.

Alle diese, großenteils bis heute für Bremen typischen Industriezweige erlebten gegen Ende des Jahrhunderts, mit Ausnahme der bereits rückläufigen Entwicklung der Reismühlen, eine immer schnellere Ausdehnung im Zeichen der gesamtdeutschen Wirtschaftsblüte. Die Bevölkerungszahl im Staate Bremen wuchs zwischen 1871 und 1900 von 123 000 auf 220 000 und im gleichen Zeitraum in den Industrie-Vororten Delmenhorst, Blumenthal und Hemelingen zusammen von 7300 auf 26 000. Gegenüber anderen deutschen Großstädten jedoch, die in diesem Zeitabschnitt ihre Bevölkerungszahl durchweg etwa verdreifachten, war Bremen einschließlich Vororten nur auf etwa die doppelte Bevölkerungszahl gewachsen. Erst von den 90er Jahren an erreichte die prozentuale Zunahme der Bevölkerung, als Ausdruck der nach dem Zollanschluß rascher fortschreitenden Industrialisierung, die durchschnittlichen Werte der deutschen Großstädte. Die entsprechende Entwicklung der Arbeiterzahlen in den wesentlichsten Industrie- und Gewerbezweigen zeigt Abb. III a 1 – allerdings nur für die im damaligen Bremer Staatsgebiet gelegenen Betriebe, während die Bedeutung der Industrie-Vororte in dieser Darstellung nicht zum Ausdruck kommt.

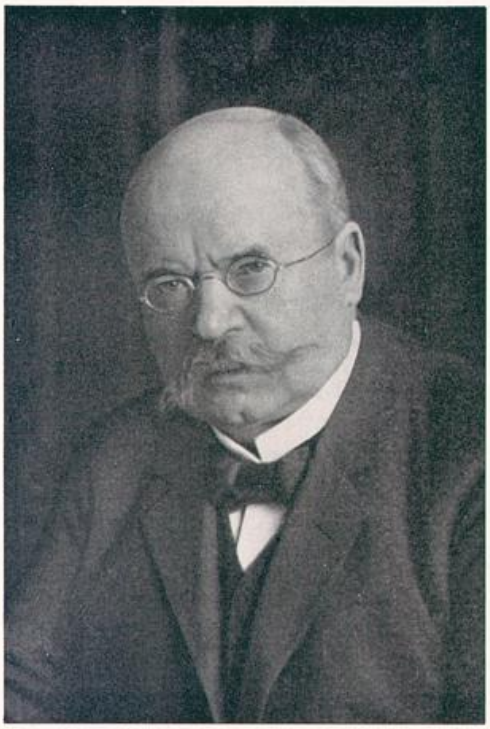
Von 1900 bis zum ersten Weltkrieg

Die Darstellung der Abbildung III a 1 führt unsere Betrachtung bereits über die Schwelle des 20. Jahrhunderts, mit dessen Beginn die Industrialisierung Bremens in ein neues Stadium eintrat. Zwischen der Jahrhundertwende und dem ersten Weltkrieg vollzog sich dann eine ungewöhnlich rasche Ausdehnung.

Von 1900 bis 1912 ist, wie die später noch näher besprochene Darstellung in Abb. III a 5 zeigt, die Zahl der in der Industrie Beschäftigten von rund 19 500 auf rund 36 000 gestiegen, d. h. um 85 Prozent, während die Einwohnerzahl nur um rund 40 Prozent zunahm. Im gleichen Zeitraum wächst die Zahl der im Handwerk Beschäftigten prozentual langsamer als die Bevölkerungszahl und ist 1912 bereits rund 20 Prozent kleiner als die Beschäftigtenzahl der Industrie, während noch 1900 rund 10 Prozent mehr Menschen im Handwerk als in der Industrie tätig waren.

Aera Wiegand

Für diese entscheidende Periode der Industrialisierung fand Bremens Wirtschaft in Dr. Heinrich Wiegand, dem Generaldirektor des Norddeutschen Lloyd, eine überragende Unternehmer-Persönlichkeit, auf deren Initiative fast alle bedeutenden Industriegründungen dieser Zeit zurückgehen. Seit 1879 als Anwalt in seiner Vaterstadt tätig, hatte Wiegand, geboren 1855, als Rechts-



Generaldirektor Dr. Ing. E. h. Heinrich Wiegand

„Wer nicht zum Höchsten strebt, wird nie das leisten können, was er seiner Anlage nach leisten kann, und ob wir nun das Höchste erreichen oder nicht, wir werden uns jedenfalls dem Höhepunkte mehr nähern, als wenn wir uns kurzsichtigen Blickes und schüchtern am Boden hielten. Luftschlösser bauen wir uns damit gewiß nicht auf." (Aus einem Studentenbrief)

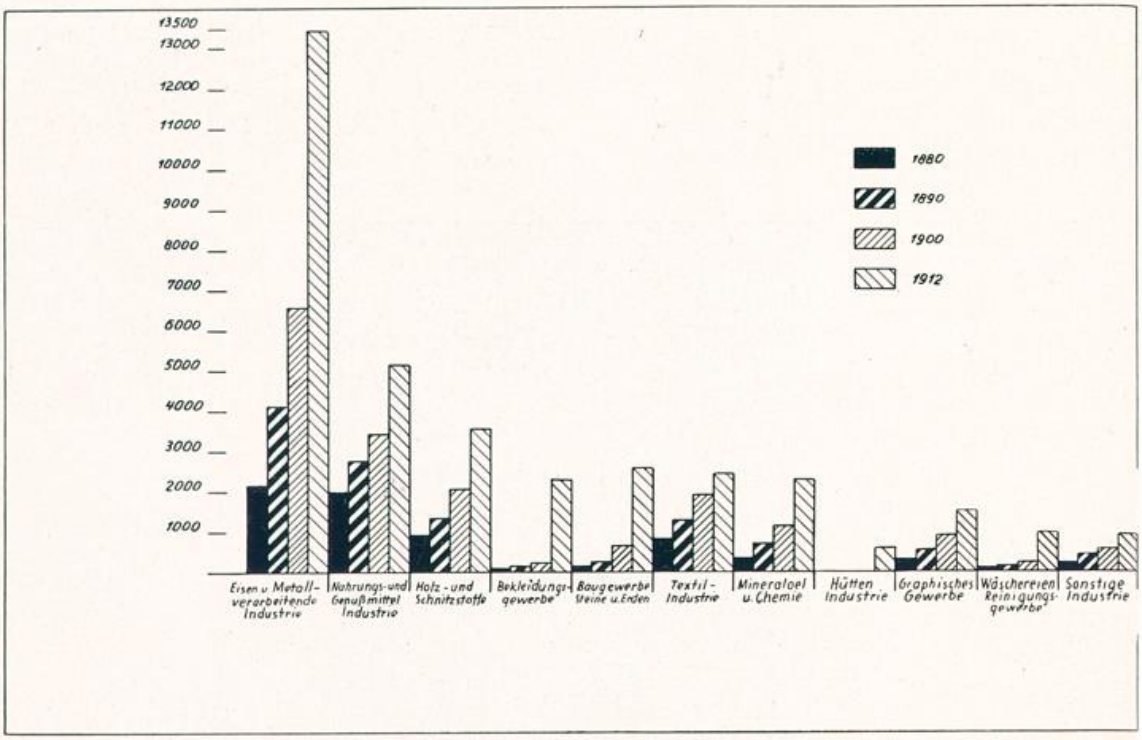


Abb. III a 1 Bildliche Darstellung der beschäftigten Arbeiter in der bremischen Industrie seit 1880 ff. unter Aufsicht der Gewerbe-Inspektion (Aus dem Jahresband der Gewerbe-Inspektion für 1912)

berater führender Handels- und Industrieunternehmen, die in der ungenügenden Industrialisierung liegende Gefahr erkannt, und schon in den 80er Jahren hatte er sich wiederholt um die Begründung neuer Industrien bemüht. Aber es war in Bremen damals noch sehr schwer, Verständnis für die Notwendigkeit der Industrie zu finden, wenn es sich nicht, wie im Falle der Importindustrien um Projekte handelte, deren wirtschaftliche Erfolgsmöglichkeit in unmittelbarem Zusammenhang mit der Einfuhr ausländischer Rohstoffe für den Bremer Kaufmann klar vorauszusehen war. So scheiterte an der Finanzierungsfrage auch Wiegands großartiger Versuch, auf Grund eines mit der Thomson Houston Company in Boston bereits 1891 abgeschlossenen Lizenzvertrages in Bremen eine elektro-technische Fabrik, insbesondere für den Bau elektrischer Straßenbahnen zu errichten. An Stelle der geplanten „Hanseatischen Elektrizitäts-Gesellschaft", die die sichere Aussicht gehabt hätte, neben Siemens und AEG eine dritte elektro-technische Großfirma zu werden, entstand dann in Berlin mit Hilfe des genannten Lizenzvertrages die Union Elektrizitäts-Gesellschaft, die mit größtem Erfolg die elektrische Straßenbahn in Deutschland einführte und sich später mit der AEG vereinigte. Beinahe hätte Wiegand damals in seiner Verstimmung Bremen verlassen und in Berlin die ihm von Löwe angebotene Leitung seiner Fabriken übernommen, als ihm die Berufung in den Vorstand des Norddeutschen Lloyd 1892 die Möglichkeit bot, sich nunmehr in einer machtvollen Position der Verwirklichung der für Bremens Zukunft als richtig erkannten Ziele zu widmen. An der Spitze des Norddeutschen Lloyd, den er seit 1899 als Generaldirektor leitete, hat Wiegand zunächst den Ausbau der Bremer Werften gefördert. Der Bremer Vulkan unter der Leitung Nawatzkis und später die A. G. „Weser" fanden die entscheidende Voraussetzung für den raschen Aufstieg zu Großschiffswerften in der Bereitschaft des Norddeutschen Lloyd, seine Neubau-Aufträge, soweit möglich, an die Bremer Werften zu vergeben.

Mit für einen Nichtfachmann seltenem Verständnis hat Wiegand in diesen Jahren auch die technische Entwicklung und Forschung auf dem Gebiet des Schiffbaues und Schiffsmaschinenbaues gefördert, z. B. hat der Norddeutsche Lloyd in Bremerhaven die erste deutsche Anstalt für Modell-Schlepp-Versuche errichtet, und verschiedene wichtige, technische Neuerungen verdanken Wiegand ihre rasche Einführung. Anläßlich des 50jährigen Jubiläums des Norddeutschen Lloyd 1907 fanden diese Leistungen ihre Anerkennung mit der Ernennung zum Dr. Ing. E. h. durch die Technische Hochschule Charlottenburg — eine damals seltene Ehrung.

Von Anfang an war es Wiegands Streben, die neben dem Schiffbau noch fehlende Großindustrie der Eisen- und Metallverarbeitung zu schaffen. 1902 tat er den entscheidenden Schritt in dieser Richtung mit der Gründung der Norddeut-

schen Maschinen- und Armaturen-Fabrik durch den Norddeutschen Lloyd, die 1911 den Namen Atlas-Werke erhielt. Das Ziel war, in einem einzigen Unternehmen das vielseitige Fertigungsprogramm der Hilfsmaschinen, Sicherheitseinrichtungen, anderer maschineller Schiffseinrichtungen und Apparate zusammenzufassen, technisch weiterzuentwickeln und die auf diesem Gebiet noch bestehende Abhängigkeit der deutschen Werften von einer Vielzahl englischer Firmen allgemein und vor allem im Hinblick auf die Flotte des Norddeutschen Lloyd zu beenden. Der Gedanke erwies sich als richtig. Die Atlas-Werke wurden in kurzer Zeit zu einem bedeutenden Unternehmen, das in den Jahren vor dem ersten Weltkrieg bereits, wie auch heute, rund 2000 Menschen beschäftigte (Abb. III a 2). Die Atlas-Werke wurden aber gleichzeitig die Keimzelle für mehrere andere großindustrielle Gründungen Wiegands. So war die elektro-technische Abteilung der Atlas-Werke Ausgangspunkt der Norddeutschen Automobil- und Motorenwerke (NAMAG), die ihrerseits den Anlaß zur Gründung der Norddeutschen Waggon-Fabrik (1906) und der Bremer Karosseriefabrik gaben. Aus der NAMAG gingen 1914/15 die Hansa-Lloyd-Werke und die Lloyd-Dynamo-Werke hervor.



Abb. III a 2 Luftaufnahme der Industrieanlagen an der Stephanikirchenweide
Korff, Atlas-Werke, Nielsen

Während die Atlas-Werke und die Lloyd-Dynamo-Werke sich stetig weiterentwickeln konnten, haben sich die anderen vorgenannten Unternehmungen in den Stürmen der Wirtschaftskrisen nach dem ersten Weltkrieg zwar nicht in ihrer ursprünglichen Gestalt durchsetzen können, aber das ändert nichts an Wiegands Verdienst, den 1945 nach 15jähriger Unterbrechung wiedererstandenen Waggonbau begründet und insbesondere für den Automobilbau eine Grundlage geschaffen zu haben, die viele Jahre später dem Aufstieg der Borgward-Werke zugute kam.

Mit der NAMAG und den aus ihr hervorgehenden Betrieben bildete sich angrenzend an das bestehende Hemelinger Industriegebiet ein neuer Industriebezirk am Weserwehr (Abb. III a 3). Am entgegengesetzten Ende der Stadt, weserabwärts, als Abschluß des Industriehafengeländes gründete Wiegand zur gleichen Zeit (1905/08) die Norddeutsche Hütte (Abb. III a 38), um damit durch ein für den Erztransport über See und für den Kohletransport über den Mittelland-Kanal und die Weser günstig gelegenes Hochofenwerk mit Walzwerk und Stahlgießerei auch die eisenschaffende Industrie, vor allem als Lieferant für den Schiffbau anzusiedeln. Wiegands früher Tod jedoch, später der Weltkrieg und seine Folgen bewirkten, daß nur das Hochofenwerk entstand, das dann schließlich der Demontage nach dem zweiten Weltkrieg zum Opfer fiel, so daß heute an dieser Stelle nur noch die Kokerei als Gaslieferant an die Stadt und das Zementwerk von Wiegands wagemutig geplantem und auf wirtschaftlich gesunden Überlegungen basierendem Unternehmen zeugen.



Abb. III a 3 Industrieanlagen in Hastedt

Auch die Entwicklung des Industriebezirkes in der südlichen Vorstadt (siehe Abb. III a 4) wurde von Wiegand befruchtet, als es ihm gelang, die bedeutende Berliner Stahlbaufirma Schellhass & Druckenmüller zur Errichtung eines Bremer Zweigbetriebes zu veranlassen. Weserabwärts in Nordenham entstanden durch Wiegands Initiative die Metallwerke Unterweser als Zinkhütte zur Verarbeitung australischer Erze und die Südsee-Phosphat-AG. zur Verarbeitung der in der Zinkhütte anfallenden Schwefelsäure mit den von den deutschen Südsee-Inseln gelieferten Phosphaten. In Bremen fehlte damals das benötigte Gelände am seetiefen Wasser, so daß diese Werke in Nordenham entstanden. Jedoch verfolgte Wiegand in Verbindung mit dem 1907 begonnenen Bau der Industriehäfen unterhalb der A. G. „Weser" bereits Pläne, in diesem Gebiet weitere Industrie-Betriebe in Bremen selbst am Strome anzusiedeln, wobei vor allem an die damals und bis heute fehlende chemische Großindustrie gedacht war.

Diesem rastlosen Wirken und Planen wurde durch

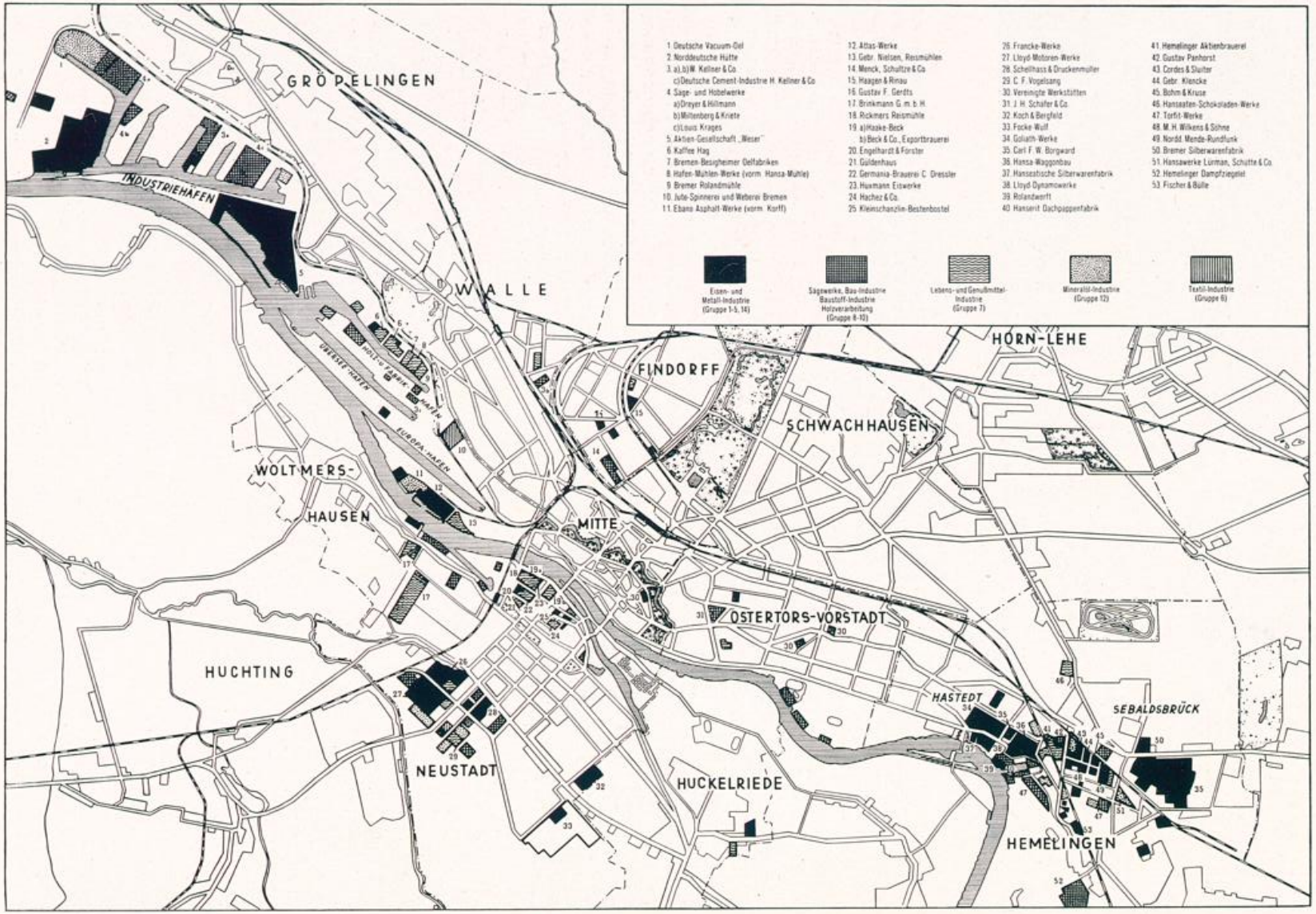


Abb. III a 4 Lageplan der bremischen Industrie

eine tückische Nierenkrankheit, an der Wiegand 1909 im Alter von kaum 54 Jahren starb, ein jähes Ende bereitet. Es war Wiegand nicht vergönnt, alle in der kurzen Zeit errichteten Werke aus der Gründungszeit herauszuführen, zumal die 1908 plötzlich hereinbrechende Schiffahrtskrise für den Lloyd als sein wichtigstes Arbeitsgebiet ernste Sorgen mit sich brachte. Mit den Industrie-Gründungen hatten jedoch diese Schwierigkeiten des Norddeutschen Lloyd nichts zu tun, da die finanzielle Beteiligung des NDL an diesen Unternehmungen, abgesehen von den Atlas-Werken, unbedeutend war. Wenige Jahre später unterbrach dann der Weltkrieg den Aufstieg auch der von Wiegand geschaffenen Industrien. Nach dem unglücklichen Kriegsausgang waren viele Voraussetzungen, die bei der Entstehung der Werke gegeben waren, hinfällig geworden. So hatten die Nordenhamer Betriebe ihre Rohstoff-Grundlage verloren, der Ausbau der Norddeutschen Hütte mußte endgültig unterbleiben. Alle übrigen Gründungen Wiegands jedoch haben sich — wenn auch teilweise nach heftigen Krisen und Neugründungen — durchgesetzt und das Industriepotential Bremens entscheidend vergrößert. Was Wiegands Leistung für Bremen noch heute bedeutet, haben gerade die Jahre seit 1945 gezeigt. Er hat damals die breite Basis einer reinen Friedensindustrie geschaffen, die in den Nachkriegsjahren der Schiffbauverbote und der Werften-Demontage und nach dem Ende der für die Rüstung ungesund aufgeblähten Flugzeugindustrie allein in der Lage war, vielen Tausenden von Menschen Arbeit und Brot zu geben. So hat Bremen allen Anlaß, sich dieses größten Unternehmers in seiner industriellen Geschichte dankbar zu erinnern, eines Mannes, der zugleich — wenn auch noch ganz im patriarchalischen Sinne — von sozialem Verständnis erfüllt, für die seiner Führung anvertrauten Menschen hingebend besorgt war.

Aus der Zeit von 1900 bis zum Weltkrieg sei neben den Gründungen Wiegands die Kaffee-Hag AG. hervorgehoben, die, 1906 von Ludwig Roselius ins Leben gerufen, sich mit der Herstellung koffeinfreien Kaffees rasch zu einem bedeutenden, internationalen Ruf gewinnenden Unternehmen entfaltete.

Weiterhin ist die 1911 am seetiefen Wasser im Industriehafen errichtete Ölraffinerie der Deutschen Vacuum Oel A.G. zu erwähnen, die nach ihrer bedeutenden Erweiterung seit 1945 heute zu den bedeutendsten deutschen Anlagen für die Mineralölverarbeitung zählt.

Im gleichen Hafengebiet entstanden ferner in Verbindung mit dem Holzhandel weitere große Säge- und Hobelwerke und im Stadtgebiet zahlreiche kleine und mittlere Betriebe des Maschinenbaus, der Elektrotechnik, der Silberwarenindustrie, der Schokoladenindustrie, des graphischen Gewerbes usw. Für die tabakverarbeitende Industrie begann mit der Produktion von Zigaretten und Rauchtabak, anschließend an die alte Tradition des Bremer Tabakgewerbes, ein neuer Aufstieg.

In der Zeit vom Tode Wiegands bis zum ersten Weltkrieg kommt diese entscheidende Entwicklungsphase der Bremer Industrie, die kurz vor der Jahrhundertwende begann, zum Abschluß. Neben Schiffahrt und Handel ist die Industrie zum dritten maßgebenden Wirtschaftsfaktor geworden.

Die Zeit zwischen den Weltkriegen und im zweiten Weltkrieg

Die Zeit nach dem ersten Weltkrieg bis 1933 ist durch den Kampf um die Erhaltung der bestehenden Betriebe gekennzeichnet. Die Kriegsfolgen, insbesondere der Verlust der Flotte, der Kolonien, der Auslandsvermögen und der Absatzgebiete im Ausland, vor allem in Übersee, hatten die Bremer Wirtschaft besonders hart getroffen, so daß an eine weitere Ausdehnung der vorhandenen Industrien zunächst nicht zu denken war. Dennoch bewiesen gerade in diesen Jahren bremische Wirtschaftskreise alten hanseatischen Wagemut mit der in Erkenntnis der kommenden Bedeutung des Luftverkehrs 1923 erfolgten Gründung der Focke-Wulf-Werke, die sich schon vor der nationalsozialistischen Zeit mit dem Bau von Verkehrsflugzeugen zu einem führenden Unternehmen des deutschen Flugzeugbaues entwickelten, obwohl die Entstehung in eine wirtschaftlich so schwierige Zeit fiel.

Nach einer kurzen Besserung der Wirtschaftslage, die von 1927 bis 1929 sowohl für die Importindustrien, als auch vor allem durch den Wiederaufbau der Handelsflotte mit dem Höhepunkt des Baues der „Bremen" für die Werften und deren Zulieferanten einige Jahre guter Beschäftigung mit sich brachte, hatte die Weltwirtschaftskrise in Verbindung mit der kurzsichtigen Politik der Siegermächte für Deutschland die weitaus schwersten Folgen und verursachte auch für die Bremer Industrie harte Notzeiten der Arbeitslosigkeit. Die Beschäftigtenzahl der Industrie, die 1928 im Verhältnis zur Bevölkerungszahl gerade den Vorkriegsstand erreicht hatte (Abb. III a 5), fiel zwischen 1928 und 1932 von rund 42 000 auf rund 17 000 und damit unter den Stand von 1900 bei einer seitdem um 60 Prozent gestiegenen Bevölkerungszahl.

Nachdem 1932 die Weltwirtschaftskrise ihren Höhepunkt erreicht hatte, setzte endlich 1933, durch staatliche Maßnahmen gefördert, der Umschwung ein. Im Januar 1933 zählte das Arbeitsamt Bremen die höchste Arbeitslosenzahl von rund 42 000, und nach der unvermeidlich längeren Anlaufzeit des Schiffbaues war im Laufe des Jahres 1935 die Arbeitslosigkeit überwunden. Schon im Verlaufe der damaligen Krise machten sich Gewichtsverschiebungen innerhalb der seit der Vorkriegszeit bestehenden Industriezweige bemerkbar, die mit dem raschen Aufstieg der Automobilindustrie und mit dem weiteren Wiederaufschwung der Tabakindustrie eingetreten waren. Während nämlich der weitaus größte Industrie-

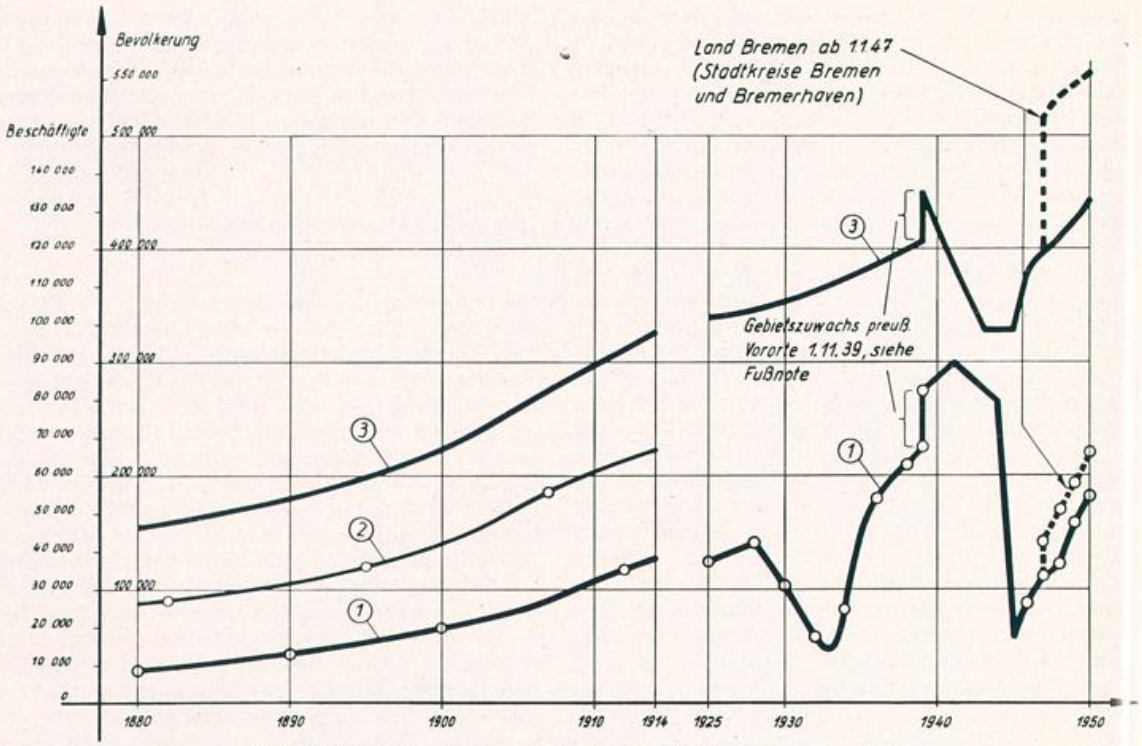


Abb. III a 5 1 Beschäftigte in der Industrie (ohne Baugewerbe)
2 Beschäftigte in Industrie und Handwerk
3 Bevölkerungszahlen im Lande Bremen nach dem jeweiligen Gebietsstand
(In den Kurven 1 und 2 sind durch ○ die Jahre gekennzeichnet,
für die statistische Unterlagen zur Verfügung stehen.)

zweig Schiffbau und dessen Zulieferindustrie infolge ihrer besonders starken Konjunkturempfindlichkeit, wie überall so auch in Bremen, fast zum Erliegen kamen, vermochten die Automobilindustrie und die Tabakindustrie weit besser durchzuhalten. Am 1. Juli 1934 lag die Beschäftigtenzahl bei Borgward und bei Brinkmann mit je rund 2000 Mann in gleicher Höhe wie bei der A. G. „Weser" und weit über dem Bremer Vulkan und den Atlas-Werken.

Während in den ersten Jahren nach 1933 die bodenständigen Bremer Industrien allgemein gesunden, ihre Anlagen modernisieren und teilweise erweitern konnten, begann anschließend die Rüstung mehr und mehr der weiteren Industrialisierung ihren Stempel aufzudrücken durch die Ausdehnung des Flugzeugbaues (F o c k e - W u l f und W e s e r - F l u g z e u g b a u) zu Großbetrieben der Rüstungsindustrie (1939 rund 15 000 Beschäftigte) — ein verhängnisvoller Vorgang, dessen Folgen Bremen nach 1945 zu tragen hatte.

Die letzten Kriegsjahre sind ferner vor allem durch den bedeutenden Produktionsanstieg der bis Kriegsbeginn überwiegend für den Handelsschiffbau tätigen Werften, der Schiffbauzulieferindustrie und des Fahrzeugbaues gekennzeichnet, während die nicht zur Eisen- und Metallverarbeitung zählenden Industriezweige im ganzen die Beschäftigtenzahlen des Konjunkturjahres 1928 nur unwesentlich überschritten, teilweise infolge der wirtschaftspolitisch bedingten Schwierigkeiten der Rohstoffeinfuhr sogar nicht wieder erreichten.

Mit dem Jahre 1939 wurde der Höhepunkt in der bisherigen industriellen Entwicklung Bremens erreicht, wie sie in den Abb. III a 5 und III a 6 an Hand der Beschäftigtenzahlen dargestellt ist

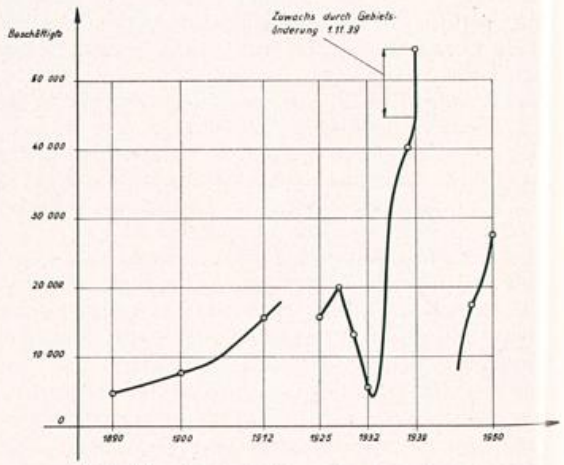


Abb. III a 6 Beschäftigte in der eisen- und metallverarbeitenden Industrie

Nach der Eingliederung der preußischen Industrievororte, insbesondere Hemelingen, Blumenthal und Grohn in das Bremer Staatsgebiet 1939, zählte die Industrie rund 82 000 Beschäftigte, von denen 14 000 auf den Gebietszuwachs entfielen (siehe Sprung in den Kurven der Abb. III a 5). Auf das alte Staatsgebiet bezogen, war die Beschäftigtenzahl von 68 000 somit gegenüber dem Konjunkturjahr 1928 absolut um 61 Prozent und relativ, bezogen auf die Bevölkerungszahl, um 37 Prozent gestiegen. Abb. III a 6 zeigt hierzu den entscheidenden Einfluß der eisen- und metallverarbeitenden Industrie, auf die 95 Prozent der im alten Staatsgebiet von 1928/39 insgesamt eingetretenen Beschäftigtenzunahme von 26 000 Personen entfielen, und deren Anteil an der Gesamtzahl damit von 48 auf 65 Prozent gestiegen war. Fast der gleiche Anteil ergibt sich mit 66,5 Prozent auch in bezug auf das neue Staatsgebiet nach dem 1. November 1939.

Die Gesamtzunahme von rund 40 000 Industriebeschäftigten im neuen Staatsgebiet 1939 gegenüber dem kleineren Gebiet im Jahre 1928 setzt sich in der Hauptsache zusammen aus 14 500 im Flugzeugbau, 17 000 im Schiffbau, Fahrzeugbau und den übrigen Industrien der Eisen- und Metallverarbeitung, ferner – infolge des Gebietszuwachses – aus 4900 in der Textilindustrie (Wollkämmerei und Tauwerkindustrie) und 2500 in Industrie der Steine und Erden (Wandplatten, Ziegeleien, Torfit) [1]).

Der Wiederaufbau

Die grauenhaften Zerstörungen der letzten Kriegsjahre, der völlige Zusammenbruch der Wirtschaft und die wahnwitzigen Ideen des Morgenthauplanes, vor allem die tödliche Bedrohung durch die einem Verbot fast gleichkommenden Schiffbaubeschränkungen, mochten die Lage 1945 und in der Folgezeit manchmal hoffnungslos erscheinen lassen. Wiederum lag, wie im Jahre 1933, der Beschäftigungsstand der Industrie im Sommer 1945 unter dem des Jahres 1900, aber unter wie unvergleichlich viel schwierigeren Bedingungen mußte von neuem begonnen werden! Und doch – das Bild hat sich rascher geändert, als man damals zu hoffen wagte, und – wie überall in den westlichen Besatzungszonen – hat auch in Bremen die Industrie mit unerhörter Tatkraft aus den Ruinen wiederaufgebaut.

Was bisher erreicht wurde, soll an Hand der Abb. III a 5 und III a 6 und der nachstehenden Tabelle I im Gesamtergebnis erörtert werden, während für die Einzelbetrachtung auf die nachfolgenden Darstellungen der wichtigsten Industriezweige verwiesen wird. Um die Vergleichsmöglichkeit zu wahren, bezieht sich die Betrachtung vor allem auf das Gebiet des heutigen Stadtkreises Bremen, d. h. des Staates Bremen im Gebietsumfang nach dem bereits erwähnten preußisch-bremischen Gebietsaustausch vom 1. November 1939.

Tabelle I

Die Industrie Bremens 1939 und 1951

(Gebiet des Staates Bremen im Gebietsumfang seit dem 1. November 1939 entspricht dem heutigen Stadtkreis Bremen).

Industriegruppen	Beschäftigte in Proz. der Gesamt-Industrie, ohne Baugewerbe: 1939 Gesamt-Beschäftigte: rund 82 000	1951 Gesamt-Beschäftigte: rund 58 000	Anteil in Prozenten am Gesamtumsatz der Industrie 1951
1. Schiffbau	24,7	15,5	6,5
2. Fahrzeugbau Land	8,4	17,5	18,0
3. Fahrzeugbau Luft	18,2		
4. Maschinenbau, Gießereien, Stahlbau	6,9	11,0	6,5
5. Eisen-, Blech- u. Metallwaren	4,4	3,0	2,0
6. Elektrotechnik u. Feinmechanik	3,9	5,0	4,0
7. Textil	7,8	10,0	8,5
8. Nahrungs- und Genußmittel	9,4	15,5	32,0
9. Steine und Erden, einschl. Norddeutsche Hütte	5,1	7,0	3,0
10. Holz- und Schnitzstoffe, Rohrgeflecht	2,4	4,5	4,0
11. Papierverarbeitung, graphisches Gewerbe	4,6	3,5	2,0
12. Mineralöl, Chemie	1,8	4,0	11,0
13. Bekleidung, Großwäschereien	2,4	3,5	2,5

Die Auswirkung der Gebietserweiterung vom 1. Januar 1947 durch den Anschluß des heutigen Stadtkreises Bremerhaven sei vorweg kurz erörtert. Wie Abb. III a 5 zeigt, entspricht nach dem Stande von 1950 dem Bevölkerungszuwachs durch Bremerhaven von 114 000 eine Industriebeschäftigtenzahl von 10 600. (Bremerhaven ist weniger industrialisiert als Bremen.) Schwerpunkte der Industrie sind der Schiffbau und die Fischindustrie. Daneben sind mehrere mittlere Maschinenfabriken von Bedeutung, die sich insbesondere mit Aufgaben der Fischverwertung und dem Schiffshilfsmaschinenbau befassen.

Auch in Bremerhaven, das durch Luftangriffe sehr schwer getroffen wurde, hat die Industrie erfolgreiche Aufbauarbeit geleistet und trotz der Behinderung des Schiffbaus 1950 bereits rund 80 Prozent der Beschäftigtenzahl von 1939 erreicht.

Da Bremerhaven der Aufbau einer ausgesprochenen Rüstungsindustrie erspart blieb, lagen die Verhältnisse dort allerdings, nachdem der Schiffbau wieder in Gang kam, günstiger als im Gebiet des Stadtkreises Bremen, der 1951 mit rund 58 000

[1]) Aus grundsätzlichen Erwägungen, siehe S. 150, und mangels ausreichenden Zahlenmaterials für die weiter zurückliegenden Jahre wurde das Baugewerbe für die Kurve 1 in Abb. III a 5 nicht berücksichtigt. Ferner sind auch die Energieversorgungsbetriebe für Gas, Wasser und Elektrizität nicht als Industriebetriebe betrachtet worden. — Aus Quelle 1 (siehe nachstehend) wurden zunächst für 1912 die Handwerksbetriebe ausgeschieden, danach die Zahlen für 1880, 1890 und 1900 berichtigt. Schließlich wurden aus den Arbeiterzahlen die Beschäftigtenzahlen errechnet an Hand des für 1925 und 1928 aus Quelle 2 ermittelten Arbeiteranteils an den verschiedenen Industriegruppen, der zur Kontrolle mit den Reichsdurchschnittszahlen von 1936 verglichen wurde. Trotz dieser Korrekturen dürfte die Kurve von 1880 bis 1914 mit hinreichender Annäherung stimmen und eher etwas zu hoch als zu niedrig liegen. — Aus den Tabellen der Quelle 2 mußte ebenfalls das Handwerk ausgeschieden werden, was an Hand des Zahlenmaterials mit ausreichender Genauigkeit möglich war. — Der Kurvenverlauf von 1934/39 ist mit Unsicherheiten behaftet, da in dieser Zeit keine statistischen Veröffentlichungen erfolgten. Der Sprung 1939 infolge der Gebietserweiterung wurde durch Aussonderung der in den angegliederten Vororten liegenden Betriebe aus Quelle 4 ermittelt.

erst 71 Prozent der Beschäftigtenzahl von 1939 bzw. 83 Prozent von 1936 erreichen konnte, da der Flugzeugbau vollkommen ausgefallen ist und die A.G. „Weser" als der früher größte Betrieb sich nach der Demontage erst im Wiederaufbau befindet.

Aus der Tabelle I, in der für die einzelnen Industriegruppen im Stadtkreis Bremen die Beschäftigtenanteile 1939 und 1951 einander gegenübergestellt und ferner für 1951 die Umsatzanteile angegeben sind, geht hervor, daß die eisen- und metallverarbeitenden Industrien, Gruppe 1 bis 6, nicht nur absolut, sondern auch anteilmäßig stark zurückgegangen sind, von 66,5 auf 52 Prozent. Die übrigen Industriezweige dagegen haben mit im ganzen fast der gleichen Beschäftigtenzahl wie 1939 (rund 27 500) wieder ihren Vorkriegsumfang erreicht und daher ihren Anteil an der Gesamtbeschäftigtenzahl erhöht. Insbesondere haben die Industriegruppen 7 (Textilindustrie) und 8 (Nahrungs- und Genußmittelindustrie), in denen die mit der Verarbeitung und Veredelung ausländischer Rohstoffe sich befassenden Betriebe weitaus vorherrschend sind, wieder ihre traditionelle Bedeutung in der Bremer Wirtschaft erlangt, wie vor allem die Umsatzanteile in der letzten Spalte der Tabelle erkennen lassen. Allein die Gruppe 8 hat mit 15,5 Prozent der Beschäftigten infolge des geringeren Lohnanteils und der höheren Materialwerte einen Umsatzanteil von 32 Prozent, der nicht viel niedriger ist als der der eisenverarbeitenden Industrien von 37 Prozent bei einer Beschäftigtenzahl von 52 Prozent.

Der Schiffbau hat 1951 noch nicht entfernt wieder den Anteil an der Industrieproduktion wie in früheren Jahren, als die Werften mit ihren zahlreichen Unterlieferanten mehr als ein Drittel aller industriellen Arbeitskräfte ernährten. Umso wichtiger war es daher für die Bremer Wirtschaft, daß nach dem Ausfall des Flugzeugbaues die übrigen vom Schiffbau unabhängigen Industriezweige der Eisen- und Metallverarbeitung (Gruppe 2, 4, 5 u. 6. der Tabelle) ihre Vorkriegsleistung zurückgewinnen und sich zum Teil erheblich erweitern konnten. An erster Stelle sind hier, als das heute größte Industrieunternehmen Bremens, die Borgward-Betriebe zu nennen, die bis zu 10 000 Menschen in den letzten Jahren beschäftigen konnten.

Seit der Gründung der „Hansa-Waggonbau" ist auch dieser Industriezweig nach 15jähriger Unterbrechung (Stillegung der Norddeutschen Waggonfabrik 1930) wieder durch ein namhaftes Unternehmen in Bremen vertreten. Darüber hinaus hatte der vorläufige Verlust der Gebiete östlich der Oder-Neiße-Linie und die Abtrennung der sowjetischen Zone – wie überall in der Bundesrepublik, so auch in Bremen – die Neuansiedlung zahlreicher meist kleiner Betriebe zur Folge. Zwei dieser neuen Unternehmen haben jedoch bereits erhebliche Bedeutung erlangt, und zwar die Rundfunkgerätefabrik MENDE und die Spinnereimaschinen-Fabrik „Spinnbau" in Bremen-Farge. Trotz dieser Zugänge aber liegt (Abb. III a 6) die Beschäftigtenzahl der eisen- und metallverarbeitenden Industrien insgesamt 1950 erst bei 50 Prozent von 1939.

Abschließend und zusammenfassend bringt die nachfolgende Tabelle II zur Kennzeichnung der industriellen Entwicklung seit 1900 und der heutigen Situation für einige wichtige Jahre die Beschäftigtenzahlen der Industrie und des Handwerks im Verhältnis zur Bevölkerungszahl.

Tabelle II

1	2	3	4	5	6	7	8	9
1900	1912	1925	1928	1936	1939	1936	1939	1950
Gleiches Gebiet Hansestadt Bremen bis 1. November 1939						Gebiet Hansestadt Bremen ab 1. Nov. 39 bis 1. Jan. 47 heute Stadtkreis Bremen		
Beschäftigte in Industrie-Betrieben (ohne Baugewerbe) je 100 Einwohner:								
8,9	11,5	11,0	12,1	14,0	16,4	15,5	18,2	12,5
Beschäftigte im Handwerk einschl. gesamtes Baugewerbe je 100 Einwohner:								
9,8	9,2	8,8			8,1		8,0	8,5
Beschäftigte in Industrie und Handwerk zusammen je 100 Einwohner:								
18,7	20,7	19,8			24,5		26,2	21,7

Wie die obere Reihe der Tabelle II zeigt, ist die Zahl der Industriebeschäftigten (wiederum wie in der Abb. III a 6 ohne industrielle Bauunternehmungen), bezogen auf 100 Einwohner, im gleichen Stadtgebiet von 8,9 im Jahre 1900 auf 16,4 im Jahre 1939, d. h. um 85 Prozent gestiegen und durch die Eingliederung der Industrievororte weiter auf 18,2 (Spalte 8). 1950 sind erst rund 70 Prozent der Zahl von 1939 bzw. 81 Prozent der Zahl von 1936 (Spalte 7) erreicht.

Die Zahl der Handwerker, einschl. des gesamten Baugewerbes auf 100 Einwohner bezogen – mittlere Reihe der Tabelle –, fällt von 1900 bis 1939 um 17 Prozent von 9,8 auf 8,1, bleibt im größeren Gebiet praktisch gleich und liegt 1950 um 11 Prozent über 1939. In diesen Zahlen kommt zunächst der Rückgang des Handwerks bis 1939 zum Ausdruck, der allerdings noch sehr viel stärker in Erscheinung träte, wenn man die Beschäftigten der größeren Baufirmen, wie vielfach üblich, zur Industrie rechnen würde. Die Zunahme der Handwerkerzahl 1950 gegenüber 1939 ist ausschließlich durch die Beschäftigtenzunahme des Bauhandwerks bedingt, während die sich nicht zum Handwerk rechnenden Baufirmen 1950 ebenso wie 1939 etwa die gleiche Beschäftigtenzahl von rund 9000 hatten (2 Beschäftigte auf 100 Einwohner).

Das Bauhandwerk als heute größtes handwerkliches Aufgabengebiet beschäftigt allein nahezu die Hälfte der insgesamt im Handwerk Tätigen (1950: 29 800) während Holzverarbeitung, Bekleidungsgewerbe und Lebensmittelgewerbe als die einzigen weiteren technischen Gewerbezweige, in denen die Industrie noch nicht vorherrschend geworden ist, nur reichlich ein Viertel der Gesamtbeschäftigten des Handwerks umfassen.

Industrie und Handwerk zusammen – untere Reihe der Tabelle II – beschäftigten nach der Arbeitsstättenzählung vom 13. September 1950 in Bremen (ohne Bremerhaven) 94 300 Menschen, d. h. 82 Pro-

zent von 1939. Im Zeichen des Wiederaufbaus waren davon 23 600, d. h. rund 25 Prozent im Baugewerbe tätig, gegenüber rund 15 Prozent der Gesamtbeschäftigten in den Jahren 1925 und 1939.

Die Zahlen lassen besonders deutlich erkennen, daß – wenn auch die schwerste Phase des Wiederaufbaus für die Bremer Industrie glücklich überwunden ist – dennoch die industrielle Gesamtleistung weiterhin gesteigert werden muß, bevor von einem normalen Zustand gesprochen werden kann, nachdem die Einwohnerzahl inzwischen wieder die Vorkriegshöhe erreicht hat. Die Werften wären an sich in der Lage, ihre Beschäftigtenzahl im Rahmen der jetzigen Kapazität zu erhöhen, werden aber zur Zeit noch durch die ungenügende deutsche Stahlversorgung gehemmt. Für den Automobilbau sind die Jahre des mühelosen Absatzes vorüber, und für die meisten Zweige der Konsum- und Bedarfsgüterindustrie ist der dringendste Nachholbedarf gedeckt, so daß jedenfalls mit einer weiteren Ausdehnung vorerst nicht zu rechnen ist. Trotz der relativ hohen Arbeitslosenzahl Bremens fehlt es andererseits in der Eisen- und Metallverarbeitung vielfach an qualifizierten Arbeitskräften. So liegen noch große Schwierigkeiten auf dem Wege zur weiteren Gesundung der Bremer Industrie, die sich nur in langjähriger friedlicher Arbeit werden überwinden lassen.

Quellennachweis

1. Jahresbericht der Gewerbeinspektion für 1912, enthaltend die Arbeiterzahlen für die der Aufsicht unterliegenden Gewerbezweige.
2. Jahresberichte des Gewerbeaufsichtsamtes des Aufsichtsbezirkes Bremen für die Jahre 1925, 1928, 1930, 1932, enthaltend die Zahlen der Arbeiter und Angestellten für sämtliche Gewerbezweige, unterteilt nach Arbeitsstätten mit 1 bis 4, 5 bis 50 und über 50 Beschäftigten.
3. „Die Entwicklung Bremens von 1900/27", herausgegeben 1929 vom Statistischen Landesamt, enthaltend Zahlenangaben für Industrie und Handwerk nach Erhebungen der Jahre 1907 u. 1925.
4. Aufstellungen der Handelskammer und des Statistischen Landesamts über die Beschäftigtenzahlen der einzelnen Betriebe 1938/39.
5. Ergebnisse der Arbeitsstättenzählung 1939 aus „Statistik des Deutschen Reichs" Bd. 568, 569.
6. Ergebnisse der Industrieberichterstattung seit 1946 und der Arbeitsstättenzählung im Lande Bremen vom 13. Sept. 1950. „Statistische Mitteilungen aus Bremen", herausgegeben vom Stat. Landesamt seit 1948.
7. Jahresberichte der Handelskammer 1948 ff.
8. „Statistische Mitteilungen aus Bremen" 1950, Heft 1.

ZWEITER TEIL: DIE WICHTIGSTEN INDUSTRIEZWEIGE

Es würde im Rahmen dieser Abhandlung zu weit führen, anschließend an die Schilderung der Gesamtentwicklung nunmehr eine eingehendere Einzeldarstellung sämtlicher Industriezweige folgen zu lassen. Der Schiffbau – traditionsgemäß das Herz der Bremer Industrie – wird in einem gesonderten Kapitel III b ausführlicher besprochen. Die nachstehenden Betrachtungen beschränken sich auf die neben dem Schiffbau wichtigsten, insbesondere die für Bremen typischen Industriezweige und deren maßgebliche Betriebe.

1. Eisen- und metallverarbeitende Industrie:
   a) Fahrzeugbau, Waggonbau
   b) Maschinenbau, Gießereien, Apparatebau, Stahlbau
   c) Elektrotechnische und feinmechanische Industrie
   d) Silberwarenindustrie.
2. Textilindustrie:
   a) Wollindustrie
   b) Juteindustrie
   c) Tauwerkindustrie.
3. Lebens- und Genußmittelindustrie:
   a) Getreide-, Öl-, Reismühlen
   b) Tabakindustrie
   c) Brauereigewerbe
   d) Schokoladenindustrie
   e) Kaffeeverarbeitung.
4. Industrie der Holz- und Schnitzstoffe (Säge- und Hobelwerke, Möbelherstellung, Stuhlrohrfabrikation).
5. Baugewerbe und Baustoffindustrie, Steingutindustrie, Linoleumindustrie.
6. Mineralölindustrie
7. Norddeutsche Hütte.

In der Abbildung III a 4 ist die Lage der größeren Betriebe, nach verschiedenen Industriegruppen gekennzeichnet, eingetragen. Eine Reihe der größeren oder im Zusammenhang der geschichtlichen Entwicklung für Bremen besonders typischen Unternehmen ist namentlich aufgeführt und im Plan durch Ziffern gekennzeichnet.

1. Eisen- und metallverarbeitende Industrie

a) Fahrzeugbau, Waggonbau

Die Vorgeschichte der heutigen Automobilindustrie wurde im Zusammenhang mit den Gründungen Wiegands bereits gestreift. Aus den von Wiegand geschaffenen Norddeutschen Automobil- und Motorenwerken entstanden 1915 im Zusammenhang mit der im benachbarten Varel (Oldbg.) bestehenden Hansa-Automobilgesellschaft die Hansa-Lloyd-Werke, die in dem am Weserwehr errichteten Werk von 58 000 qm bebauter Grundfläche die ersten erfolgreichen Hansa-Personenwagen bauten, die den Namen Hansa-Lloyd rasch bekanntmachten. In den Nachkriegsjahren hatte das Unternehmen schwer zu kämpfen, und als nach kurzer Besserung der allgemeinen Wirtschaftslage die Weltwirtschaftskrise sich ankündigte, wurden die in ernste

Schwierigkeiten geratenen Hansa-Lloyd-Werke 1929 von Borgward und W. Tecklenborg aufgekauft, denen es, ausgehend von der als Unterlieferant von Hansa-Lloyd tätigen Kühlerfabrik Borgward & Co., mit der Herstellung des Blitzkarrens „Goliath" in wenigen Jahren gelungen war, die 1928 bereits mehrere hundert Mann beschäftigenden Goliath-Werke aufzubauen. In richtiger Erkenntnis des Bedarfs der Gewerbetreibenden an leistungsfähigen und preiswerten kleinen Fahrzeugen für den Gütertransport, hatten die Goliath-Fahrzeuge trotz der Ungunst der Zeit einen vollen Erfolg. Nach Übernahme der Hansa-Lloyd-Werke entwickelte sich – nachdem die Wirtschaftskrise vorüber war – das Unternehmen mit dem Bau der bekannten Personenwagen „Hansa 1100" und „Hansa 1700" zu einer der führenden deutschen Automobilfabriken. Die Anlagen in Hastedt wurden zu klein, und 1936 wurde ein 300 000 Quadratmeter großes Gelände in Sebaldsbrück erworben. Dort konnte Borgward 1938 als nunmehr alleiniger Inhaber die seinerzeit modernste Automobilfabrik Deutschlands einweihen. Von 4000 Fahrzeugen im Jahre 1932 war die Jahresproduktion auf 20 000 Wagen bei 600 Beschäftigten gestiegen.

Am Ende des zweiten Weltkrieges waren die Betriebe Borgwards zu 80 Prozent zerstört. Unter schwierigsten Verhältnissen gelang es, in den Resten des Hauptwerkes Sebaldsbrück zunächst den Lastwagenbau wieder aufzunehmen und die Nachkriegsjahre bis zur Währungsreform durchzuhalten, die mit der grundlegenden Änderung der wirtschaftlichen Verhältnisse neues Leben in die Ruinen brachte.

In kurzer Zeit wich zunächst in Sebaldsbrück das Bild der Zerstörung dem großzügigen Wiederaufbau der Werkstätten. Nach einem Jahr verließ der „Hansa 1500" als erster neuer PKW neuer Konstruktion das Fließband, und Ende 1950 war mit 100 000 qm bebauter Werksfläche die Vorkriegskapazität bereits überschritten. Einen Eindruck der heutigen Werksanlagen vermitteln die Abb. III a 7 und 8.

In der gleichen Zeitspanne begann anschließend auch der Wiederaufbau des Werkes in Hastedt am Weserwehr. Dort waren nach der Zerstörung noch 4600 qm Werkstattfläche brauchbar geblieben, die von der 1948 von Borgward gegründeten Goliath-Werke GmbH. übernommen wurden. Im Frühjahr 1949 begann die Fabrikation des Goliath Dreiradwagens mit einer Belegschaft von 40



Abb. III a 7 Borgward-Werke, Sebaldsbrück



Abb. III a 8 Borgward-Werke, Montagehalle

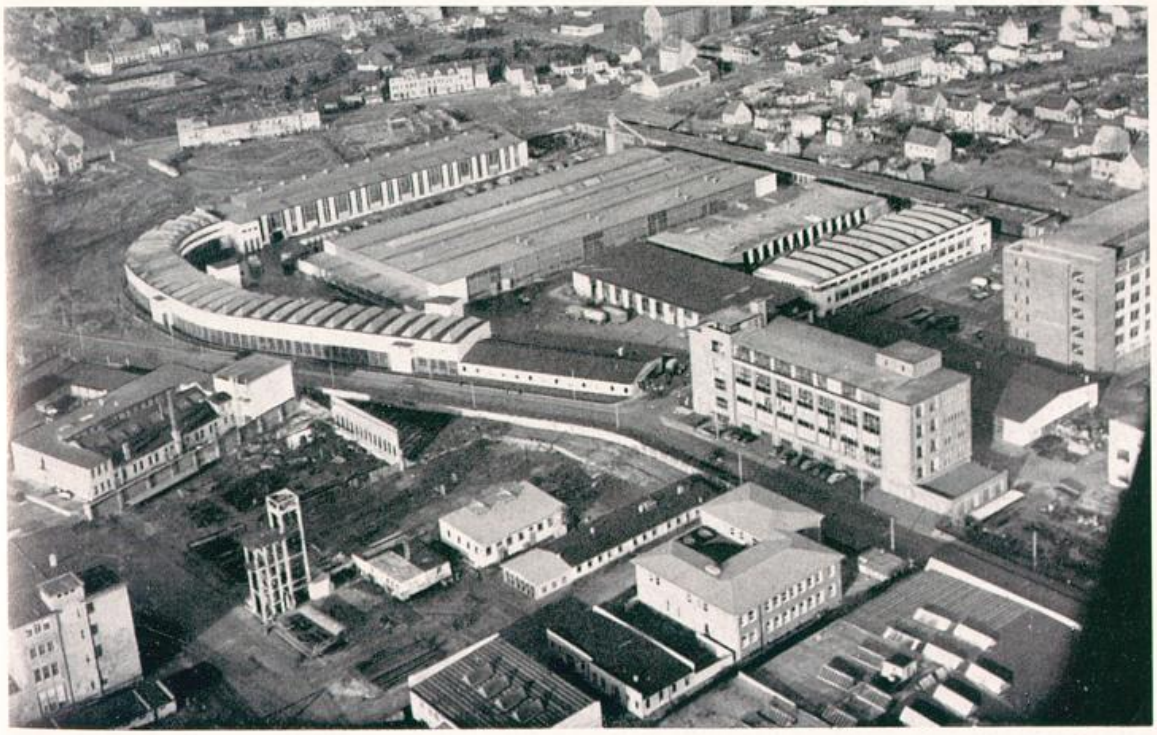


Abb. III a 9 Goliath-Werke GmbH., davor Lloyd-Dynamo-Werke und Hanseatische Silberwaren-Fabrik

Mann, die bis Ende 1950 auf 2000 Mann stieg, nachdem inzwischen auch die Fabrikation der Goliath-Personenwagen aufgenommen worden war und durch den Wiederaufbau die Werkstattfläche sich auf 16 000 qm vergrößert hat (Abb. III a 9 und 10).

wurden. Die Belegschaft wuchs auf etwa 1000 Mann an.

Zweieinhalb Jahre nach der Währungsreform war in den Bremer Automobilfabriken kaum noch etwas von den grauenhaften Zerstörungen des Krieges zu spüren. In den drei Werken zusammen



Abb. III a 10 Goliath-Werke, Montagehalle

Als drittes Borgward-Unternehmen wurde Anfang 1949 die Lloyd-Motorenwerke GmbH. gegründet, die zunächst im Goliath-Werk Hastedt den Lloyd-Kleinstwagen herausbrachte, dessen Absatz sich jedoch so rasch steigerte, daß Ende 1950 Werkstätten von 20 000 qm auf einem Gelände von 140 000 qm von den Francke-Werken erworben

finden rund 10 000 Menschen Arbeit, die Produktion hat den Vorkriegsstand weit überschritten – in der Tat ein hervorragendes Beispiel für das „deutsche Wirtschaftswunder" und eine mit großem wirtschaftlichem Wagemut vollbrachte technische und organisatorische Leistung unter der Führung eines Mannes, der sich als junger Inge-

nieur in den Kopf gesetzt hatte, Autos zu bauen, und allen Rückschlägen zum Trotz mit unermüdlicher Schaffenskraft sein Unternehmen zum größten unserer Stadt entwickelt hat.
Noch heute ist bei der Bremerhavener Straßenbahn eine große Anzahl von Motor- und Anhängerwagen in Betrieb, die die durch Wiegands Unternehmungsgeist in unmittelbarer Nachbarschaft des Kraftwerkes am Weserwehr 1906 gegründete Norddeutsche Waggonfabrik A. G. seinerzeit im Rahmen ihres ersten großen Auftrages von 50 Straßenbahnwagen geliefert hat. Die Norddeutsche Waggonfabrik, die sich rasch zu einem im In- und Ausland angesehenen Unternehmen von rund 1100 Beschäftigten entwickelt hatte, wurde jedoch im Verlauf der Weltwirtschaftskrise ein Opfer ihrer zu schwachen Position im damaligen Kartell der Waggon-Industrie. Die

b) Maschinenbau, Gießereien, Apparatebau, Stahlbau

Während in vielen deutschen Großstädten schon seit der Mitte des 19. Jahrhunderts und länger die Industriestruktur maßgeblich durch den Maschinenbau bestimmt wurde, war in der Bremer Industrie bis kurz vor der Jahrhundertwende der Maschinenbau nur in sehr bescheidenem Umfange durch den Schiffsmaschinenbau bei den Werften vertreten. Erst mit dem raschen Übergang der Bremer Werften zum Großschiffbau änderte sich das Bild. Zur Herstellung der Hauptmaschinenanlagen der Schiffe, damals ausschließlich Kolbendampfmaschinen, später Dampfturbinen und Dieselmotoren, entstanden im Rahmen der Werften, insbesondere beim Bremer Vulkan und bei der A. G. „Weser", bedeutende Gießereien



Abb. III a 11 Hansa-Waggonbau, Montagehalle

inke-Hoffmann-Werke, Breslau, wurden 1929 Beitzer der Aktien und legten den Bremer Betrieb 930 still. Die Werksanlagen wurden später für Rütungszwecke verwandt und im zweiten Weltkrieg chwer beschädigt. Erst nach dem Zusammenbruch 1945 konnte der Waggonbau wieder aufgenommen werden. Dem neuen Unternehmen, dem „Hansa-Waggonbau", ist es gelungen, die Werksanlagen weitgehend instand zu setzen und für die heutigen Erfordernisse auszubauen. Das Werk (rund 1000 Beschäftigte) baut u. a. die längsten Waggons (26,4 m) in Leichtbaukonstruktion für die Bundesbahn und Bundespost und hat mit Erfolg an die Tradition des Bremer Waggonbaues angeknüpft (Siehe Abb. III a 11).

und Maschinenfabriken, die seitdem Schwerpunkte des Bremer Maschinenbaus darstellen. Später konzentrierten sich der Bremer Vulkan auf den Bau von Dieselmotoren und die A. G. „Weser" auf den Turbinen- und Getriebebau. Die hervorragend eingerichtete Motorenfabrik des Bremer Vulkan hat den letzten Krieg nahezu unversehrt überstanden. Der Maschinenbau der A. G. „Weser" fiel den Luftangriffen und der Demontage zum Opfer, jedoch blieben glücklicherweise die wichtigsten Spezialmaschinen des Turbinenbaus erhalten.
Nach Freigabe der Werft ist inzwischen wieder eine bedeutende moderne Maschinenfabrik entstanden für den Bau von Turbinen und Getrieben,

die außer für den Bedarf der eigenen Werft auch an viele andere Werften des In- und Auslandes geliefert werden.
Etwa gleichzeitig mit den Maschinenfabriken der Werften, die primär für den Bedarf der eigenen Schiffsneubauten zu sorgen hatten, entstanden 1902 als Gründung Wiegands die Atlas-Werke, deren Gründungsgedanke und Entwicklung vor dem ersten Weltkrieg bereits kurz besprochen wurden.
Dank der Qualität der Atlas-Hilfsmaschinen (Pumpen, Winden, Rudermaschinen, Kühlanlagen, Schottanlagen u. a. m.) gelang es bald nach dem ersten Weltkrieg, das Exportgeschäft weiter auszubauen, so daß neben den Neubauten der wiedererstehenden deutschen Handelsflotte auch viele der größten Frachtschiffe, Passagierschiffe und Tanker ausländischer Reedereien von den Atlas-Werken, die sich zum führenden kontinentalen Unternehmen seiner Art entwickelt hatten, ausgerüstet wurden. Inzwischen war das Fabrikationsprogramm seit der Gründung noch vielseitiger geworden. Schon 1905 wurde durch Übernahme der alten A. G. „Weser"-Werft eine Schiffbauabteilung angegliedert[1]), in den zwanziger Jahren kamen als weitere Fabrikationszweige hinzu: Die Unterwasser-Schalltechnik (Echolot) und der Bau von thermischen Speisewasser-Aufbereitungsanlagen für Landkraftwerke (Apparatebau). Auch auf diesen beiden Arbeitsgebieten haben die Atlas-Werke, zu den führenden deutschen Firmen zählend, sich maßgeblich an der technischen Entwicklung beteiligt und internationales Ansehen gewonnen.
Zwanzig Luftangriffe während des zweiten Weltkrieges haben die Atlas-Werke so schwer wie kaum einen anderen Großbetrieb getroffen. Fast sämtliche Hallen auf dem sehr dicht bebauten 80 000 qm großen Werksgelände entlang der Weser wurden zerstört und weitaus die meisten Werkzeugmaschinen beschädigt. Da nach dem Zusammenbruch außerdem die Werften und Reedereien als Auftraggeber auf Jahre hinaus fast ganz ausfielen, konnte das Werk zunächst nur unter sehr großen Schwierigkeiten wieder aufgebaut werden. Gleichzeitig mußte das Fabrikationsprogramm durch vom Schiffbau unabhängige Erzeugnisse erweitert werden, um jedenfalls den alten Belegschaftsstamm von rund 1000 Menschen zu beschäftigen. Mit der Herstellung von Papierschneidemaschinen, Baumaschinen für die Kalksandsteinindustrie, Bergwerkspumpen und elektro-medizinischen Geräten wurde diese Aufgabe gelöst. Die neuen Fabrikationszweige haben sich inzwischen gut entwickelt. Sie umfassen auch heute – nachdem der Schiffbau wieder eine gute Beschäftigung auf den alten Arbeitsgebieten gebracht hat – einen bedeutenden Anteil des Umsatzes und geben dem Werk für die Zukunft eine bessere Krisenfestigkeit, da die völlige Abhängigkeit vom Schiffbau sich in Zeiten wirtschaftlicher Depression wiederholt als ausgesprochen nachteilig erwiesen hat. In den letzten Jahren ist der Wiederaufbau rasch fortgeschritten und die Vorkriegszahl von rund 2000 Beschäftigten jetzt wieder erreicht, so daß im Jahre des 50. Jubiläums die Atlas-Werke ihre maßgebliche Stellung als Zulieferant der Werften nach Überwindung schwerster Notzeiten wieder eingenommen haben (Abb. III a 12 und 13).
Als ein weiterer wichtiger Zulieferant des Schiffbaues hat sich bei Vegesack die 1871 als Gelbgießerei gegründete Firma Dewers zu einer angesehenen Armaturen-Fabrik entwickelt. Die Beschäftigtenzahl, die vor dem ersten Weltkrieg etwa 200 betrug, ist im Laufe des weiteren Aufstieges des Unternehmens bis heute, wie vor dem letzten Kriege, auf rund 500 angewachsen. Insbesondere in den letzten Jahren hat Dewers die Leistungsfähigkeit seines Werkes, das glücklicherweise von Kriegsschäden verschont blieb, durch Modernisierung der Gießerei und des Maschinenparks noch wesentlich gesteigert. Das Fabrikationsprogramm umfaßt in der Hauptsache Ventile und alle anderen Armaturen, sowie Schiffsfenster. Neben dem Schiffbau als wichtigstem Abnehmer werden auch andere Industriezweige, in letzter Zeit insbesondere der Lokomotivbau, in bedeutendem Umfange beliefert.
Wenn auch die Aufgaben des Schiffbaues für den Maschinenbau in Bremen weitaus entscheidend sind, so haben doch im Laufe der letzten 50 Jahre auch verschiedene kleine und mittlere Maschinenfabriken mit Erzeugnissen, die nicht für den Schiffbau bestimmt sind, sich einen guten Ruf erworben. Der älteste unter diesen Betrieben, die jeder bis zu rund 200 Beschäftigte zählen, ist die schon 1860 als Kleinschiffswerft gegründete Firma Engelhardt & Förster, gelegen im Industriebezirk am Neustädter Weserufer. Bald nach 1900 wurde der Bau von Wäschereimaschinen aufgenommen. Als eine der ersten deutschen Spezialfabriken auf diesem Gebiet hat das Unternehmen insbesondere zur Entwicklung der Großwäscherei-Maschinen beigetragen und ist in den letzten Jahren mit dem Bau einer neuen, patentierten Gegenstrom-Waschanlage im In- und Ausland besonders hervorgetreten, so daß heute, nachdem das zu fast 80 Prozent zerstörte Werk wieder aufgebaut worden ist, bereits die Vorkriegsproduktion überschritten wird.
Wie sehr auch diese nicht mit der Schiffahrt verbundenen Bremer Maschinenfabriken stets ihren Blick über die Grenzen hinaus gerichtet haben, beweist vor allem die Maschinenfabrik Bohm & Kruse in Hemelingen, die sich in erster Linie mit dem Bau von Maschinen für die Kisten-Fabrikation befaßt (Abb. III a 14), ferner Unterschubfeuerungen für Dampfkessel und Vorfeuerungen für Zentralheizungskessel herstellt und in der Firma Fischer & Bülle über eine eigene Eisengießerei verfügt. In den jetzt 50 Jahren ihres Bestehens hat die Firma Bohm & Kruse rund 75 Prozent der gesamten Produktion exportiert.
Mit einem Exportanteil von zur Zeit 40 Prozent ist

[1]) siehe unter III b



Abb. III a 12 Atlas-Werke, Maschinenhalle nach der Zerstörung

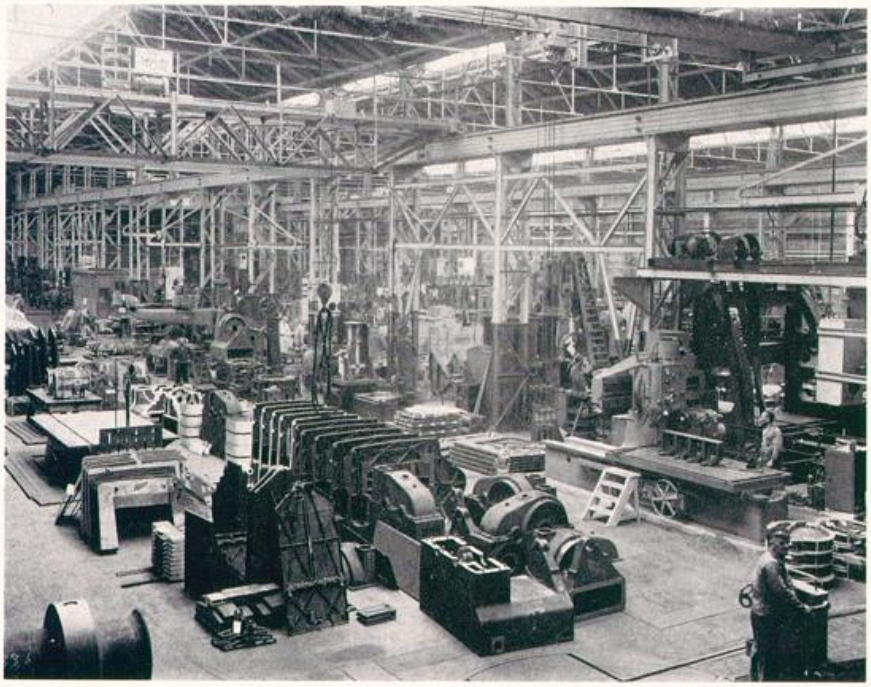


Abb. III a 13 Atlas-Werke, Maschinenhalle nach dem Wiederaufbau

auch die Firma Haagen & Rinau (gegründet 1896) als Spezialfabrik für Bäckereimaschinen und Backöfen im In- und Ausland bekannt und angesehen. Der zweite Weltkrieg hat auch diesem am Nordrand der Stadt gelegenen Betrieb (siehe Abb. III a 4) schwerste Schäden zugefügt, die durch Neubauten im wesentlichen behoben werden konnten. Zur Gruppe der vorgenannten Maschinenfabriken gehört ferner die Firma Gerdts, die sich vor allem durch die Herstellung von Spezialarmaturen für Dampfkraftanlagen einen Namen gemacht hat.

Die Nachkriegsentwicklung hat in Bremen erstmalig zur Aufnahme des Textil-Maschinenbaues geführt, nachdem die weltberühmten Sächsischen Maschinenfabriken der Demontage und Enteignung zum Opfer gefallen waren. Zunächst wurde 1947 auf dem Gelände der ehemaligen Weser-Flugzeugbau in Bremen-Farge die Spinnereimaschinenfabrik Schiermeyer gegründet, die sich jedoch nicht halten konnte und von einer staatlichen Auffang-Gesellschaft, der Bremer Spinnerei-Maschinenbau GmbH., übernommen wurde. Diese hat inzwischen 1951



Abb. III a 14 Bohm & Kruse, Montagehalle

zusammen mit der bekannten Düsseldorfer Firma Schiess A. G. als neues Unternehmen die Spinnbau GmbH. mit dem Betrieb in Bremen-Farge und Düsseldorf gegründet, an der die Firma Schiess und der Bremer Staat je zur Hälfte beteiligt sind. Das Fabrikationsprogramm umfaßt Spinnerei-Maschinen für Streichgarn, Kammgarn, Baumwollabfälle u. a. m. und zwar insbesondere Krempelsätze, Ringspinnmaschinen und Ringzwirnmaschinen. Die Konstruktionen der Spinnbau weisen technische Neuerungen auf, denen umwälzende Bedeutung beigemessen wird, worauf auch der sehr hohe Exportanteil von derzeit mehr als 60 Prozent des Umsatzes hinweist. Der Betrieb in Farge mit rund 850 Beschäftigten wird zur Zeit wesentlich ausgebaut, um den Düsseldorfer Betrieb von rund 250 Beschäftigten nach hier zu verlegen.

Der dem Maschinenbau verwandte Industriezweig Apparate- und Behälterbau hat in Bremen durch die bereits erwähnte Apparatebau-Abteilung der Atlas-Werke und insbesondere durch die Francke Werke Bedeutung erlangt. Als Installateur 1872 von Magdeburg nach Bremen gekommen, hatte Carl Francke mit der Herstellung von Armaturen und anderem Bedarf für Gas- und Wasserinstallationen begonnen. Mit dem Bau von Gaswerken gelang es ihm dann um die Jahrhundertwende, seinen Betrieb rasch zu erweitern, und am südlichen Stadtrand (Abb. III a 15) entstanden umfangreiche Werksanlagen. Bemerkenswert und entscheidend für den ungewöhnlichen Erfolg war dabei das Interesse des Bremer Kapitalmarktes an den von Francke zur Finanzierung des Gaswerkbaues in den betreffenden Städten gegründeten Aktiengesellschaften. Wie ungewöhnlich groß dieses Interesse war, geht daraus hervor, daß im Jahre 1908 bremisches Kapital mit rund 17 Mill. Mark Aktien an Gas- und Elektrizitäts-Gesellschaften beteiligt war, während vergleichsweise 25 Mill. Mark Aktien in Werften und Maschinenfabriken investiert waren.

Dem Rückgang des Gaswerkbaues wurde rechtzeitig durch Erweiterung des Fabrikationsprogramms begegnet mit dem Bau von Wasserwerken, Kanalisationsanlagen und Anlagen zur Gewinnung von Wasserstoffgas für die Fett-Industrie und für die Luftfahrt. Letztere wurde für die Versorgung von Zeppelinen und Fesselballons seinerzeit fast ausschließlich von der Firma Francke beliefert. Nach dem ersten Weltkrieg wurde dann insbesondere der Bau von Behältern, vor allem Öltanks, gefördert.

Nach der Weltwirtschaftskrise erholte sich das 1925 in eine Aktiengesellschaft umgewandelte Unternehmen nur sehr langsam und wurde dann weitgehend in die Rüstungsproduktion eingeschaltet. In der Nachkriegszeit ergaben sich seit der Währungsreform zunehmende finanzielle Schwierigkeiten, die nach vorübergehender Verwaltung durch eine staatliche Auffanggesellschaft zum Besitzwechsel führten. Unter dem Namen Francke Werke GmbH. wird das Unternehmen von den neuen Eigentümern fortgeführt mit einem erweiterten Programm, das einerseits die vorerwähnten traditionellen Erzeugnisse umfaßt, andererseits besonders den Maschinenbau stärker berücksichtigen wird und seit einiger Zeit auch den Kranbau einschließt.



Abb. III a 15 Francke Werke

Fertigungstechnisch verwandt und im gleichen Industriegebiet gelegen ist die Firma Schell-hass & Druckenmüller, das führende Bremer Unternehmen des Stahlhoch- und Brükkenbaues. Als noch um die Jahrhundertwende für die rasche Ausdehnung der Industrie eine entsprechende leistungsfähige Bremer Stahlbau-Anstalt fehlte, wurde diese Lücke in der Industrie-Struktur 1903 wiederum dank der Initiative Wiegands geschlossen durch die Gründung der genannten Firma. Sie hat sich unter Anschluß einer Eisengroßhandelsfirma rasch entwickelt und seit dieser Zeit stets eine bedeutsame Rolle beim Aufbau und Ausbau nicht nur der Bremer Industrie, der Hafenanlagen, Brücken, usw. gespielt,

sondern ist auch weit über Bremen hinaus bekanntgeworden. Im letzten Krieg erlitt auch dieser Betrieb durch Luftangriffe schwere Schäden, die aber bald beseitigt wurden, so daß das Unternehmen mit voller Leistungsfähigkeit für den Wiederaufbau zur Verfügung stand und damit gerade in den schwersten Jahren seine Bedeutung für Bremen unter Beweis stellen konnte.

c) Elektrotechnische und feinmechanische Industrie

Die Entstehung der Lloyd-Dynamo-Werke, des bedeutendsten Unternehmens der Bremer Elektroindustrie, geht, wie bereits erwähnt wurde, auf die von Wiegand in Erkenntnis der kommenden Bedeutung der Elektrotechnik für den Schiffbau bei der Nordd. Maschinen- und Armaturen-Fabrik (Atlas-Werke) 1905 gegründete elektrotechnische Abteilung für die Herstellung elektrischer Ausrüstungen zum Antrieb von Schiffshilfsmaschinen zurück. Diesem Grundgedanken entsprechend, hat sich die Entwicklung der 1915 gegründeten Lloyd-Dynamo-Werke stets in besonders enger Verbindung mit dem Schiffbau vollzogen. Ferner wurde schon von der unmittelbaren Vorgängerin, der Elektromaschinenabteilung der NAMAG (Nordd. Automobil- und Motorenfabrik), die Herstellung elektrischer Fahrzeugmotoren übernommen, und im Laufe der Zeit erweiterte sich das Fabrikationsprogramm auf dem Gesamtgebiete des Elektromaschinenbaus insbesondere für Gleichstrom. Schon während des ersten Weltkrieges mußten die am Weserwehr errichteten neuen Werksanlagen wesentlich vergrößert werden, und der zunehmende Bedarf an elektrischen Ausrüstungen für den Wiederaufbau der Handelsflotte stellte in den zwanziger Jahren fortlaufend größere Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des Werkes bis zur Weltwirtschaftskrise, die 1930/31 zur Anlehnung des Unternehmens an die AEG geführt hat. Nach 1933 folgte dann ein rascher Wiederaufstieg, und die Lloyd-Dynamo-Werke entwickelten sich für den Schiffbau sowohl wie für die verschiedensten Arten von elektro-motorischen Antrieben in der Industrie und im Verkehrswesen zu einem auf dem Gleichstromgebiet[1]) auch im Gesamtrahmen des deutschen Elektromaschinenbaus bedeutenden Unternehmen.
Nach fast völliger Zerstörung noch in den letzten Kriegstagen infolge der sinnlosen Verteidigung der Stadt ist es inzwischen gelungen, das Werk größer, als es war, wiedererstehen zu lassen, so daß es nunmehr mit etwa 750 Beschäftigten bereits über die Vorkriegsleistungsfähigkeit hinausgewachsen ist (Abb. III a 16).
Neben den Lloyd-Dynamo-Werken verdanken auch die Schiffsinstallationsfirmen ihre Entstehung den elektrotechnischen Aufgaben, die der Schiffbau in den letzten Jahrzehnten in immer größerem Umfang gestellt hat. Mit der 1918 gegründeten Tochterfirma Schinag gewannen seinerzeit nach dem ersten Weltkrieg die Lloyd-Dynamo-Werke maßgeblichen Einfluß auf diesem Arbeitsgebiet, das heute durch Zweigbetriebe von Siemens und AEG (früher Schinag) und durch die Firma Wichmann vertreten ist. Nach der Freigabe des deutschen Schiffbaus erfüllen diese drei Betriebe, jeder mit mehreren hundert Beschäftigten, nunmehr wieder mit bewährter Leistungsfähigkeit ihre Aufgaben für die Werften. Um die überragende Bedeutung des Schiffbaues für die elektrotechnische Industrie Bremens zu kennzeichnen, sei in diesem Zusammenhang fernerhin auf die durch die Entwicklung des Echolots bekanntgewordene elektromechanische Abteilung der Atlas-Werke hingewiesen.
Ein weiteres namhaftes Werk der Elektroindustrie besitzt Bremen in der 1912 gegründeten Firma Cordes & Sluiter. Mit der Herstellung von Elektrowerkzeugen, Bohr- und Schleifmaschinen hat sich das Werk dank der Qualität seiner Erzeugnisse im Laufe der Zeit aus kleinsten Anfängen heraus ständig weiterentwickelt (zur Zeit rund 250 Beschäftigte) und in den schweren Jahren der Nachkriegszeit seine nicht nur in Deutschland, sondern auch im Ausland angesehene Stellung rasch zurückgewonnen.
Als jüngstes bedeutendes Unternehmen in Bremen wurde im August 1947 die „Norddeutsche Mende-Rundfunk GmbH." gegründet mit dem Ziel, die früher in Sachsen betriebene Fabrikation der weltbekannten Mende-Geräte fortzusetzen. In einem Teil der schwer beschädigten Focke-Wulf-Werke in Hemelingen wurde im August 1948 die Fabrikation aufgenommen. Aus kleinsten Anfängen heraus hat sich die Firma seitdem in wenigen Jahren außerordentlich rasch und erfolgreich entwickelt. Obwohl Fachkräfte für die in Bremen nicht bodenständige Fabrikation fehlten, gelang es, von Anfang an die Geräte in der von früher bekannten Qualität auf den Markt zu bringen und den Absatz im In- und Ausland laufend zu steigern, so daß Mende heute mit 1000 Beschäftigten, unter denen sich zahlreiche Flüchtlinge aus den sowjetisch besetzten Gebieten befinden, bereits zu den Großbetrieben Bremens zählt (Abb. III a 17).

d) Silberwarenindustrie

Neben den altbekannten Plätzen, wie Pforzheim, Schwäbisch-Gmünd, Heilbronn, Hanau und den sächsischen Silberbezirken, entstanden im 19. Jahrhundert – wie in vielen anderen Städten – auch in Bremen aus dem alteingesessenen Silberschmiedehandwerk die ersten Industriebetriebe. Schon 1810 wurde die Silberwarenfabrik M. H. Wilkens & Söhne gegründet, und 1829 folgten Koch & Bergfeld. Als die zollpolitische Abtrennung den Absatz in den deutschen Ländern

[1]) Die Lloyd-Dynamo-Werke sind die Gleichstrommaschinenfabrik der AEG für Leistungen bis 1000 kW bei 600 UpM.

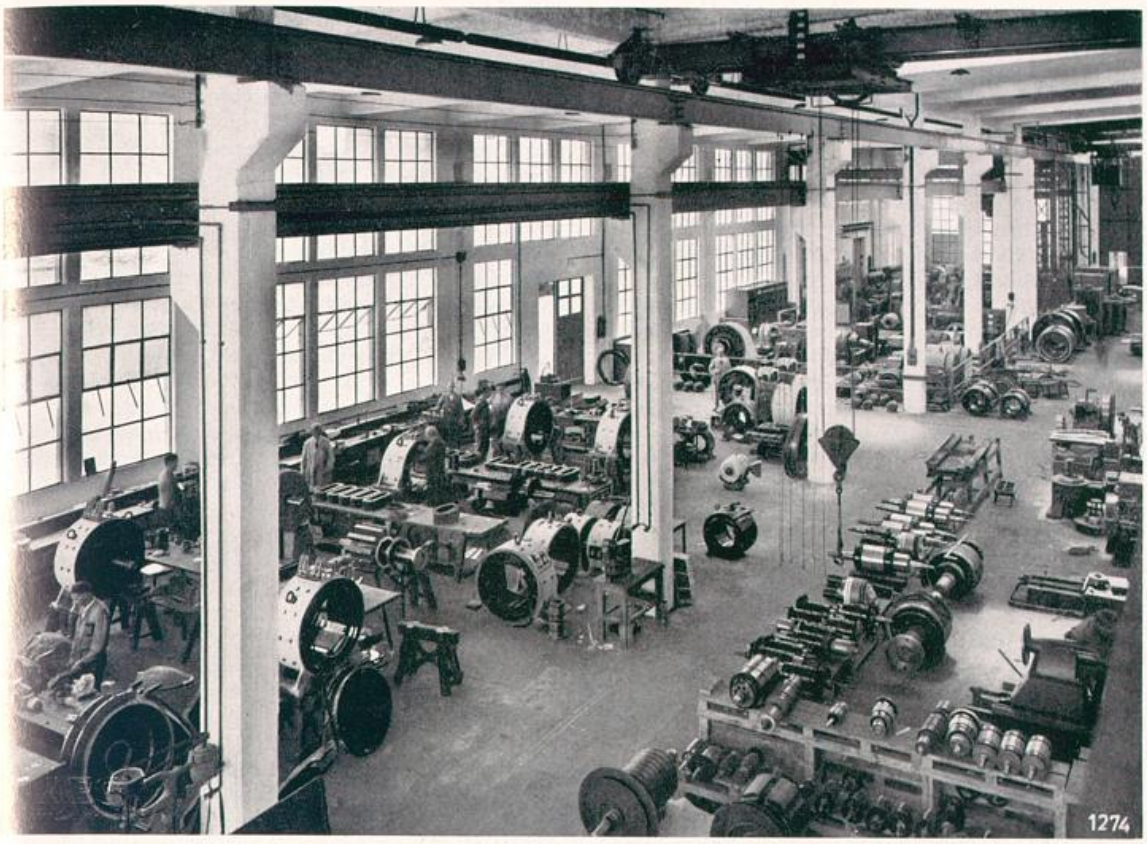


Abb. III a 16 Lloyd-Dynamo-Werke, Montagehalle



Abb. III a 17 Norddeutsche Mende-Rundfunk GmbH., Montagehalle

behinderte, errichtete die Firma Wilkens 1850 eine neue Besteckfabrik in dem damals preußischen Hemelingen, und Koch & Bergfeld verlagerte 1874 den ganzen Betrieb vor die Tore der Stadt ins Zollausland, nach dem Neuenlanderfelde.

Die beiden Firmen, die schon frühzeitig die Bedeutung des Exportes erkannten, begründeten den schon um die Jahrhundertwende weit über Deutschlands Grenzen hinausreichenden Ruf der Bremer Silberwaren, und in der Blütezeit vor dem ersten Weltkrieg war „Bremer Silber" im In- und Ausland, vor allem in Rußland, Italien und Südamerika, eine begehrte Ware.

1905 entstand als weiteres Unternehmen die Bremer Silberwarenfabrik in Sebaldsbrück, und 1925 kam noch die Hanseatische Silberwarenfabrik im Industriebezirk am Weserwehr hinzu.

Diese vier bedeutenden Werke und eine Anzahl kleinerer Handwerksbetriebe hatten für Bremen eine bedeutende Stellung im Gesamtrahmen der deutschen Silberwarenindustrie insbesondere dadurch gewonnen, daß sie sich vornehmlich mit der Herstellung von Bestecken befaßten. Seitdem wird bis heute der überwiegende Anteil des deutschen Bedarfes an echtsilbernen und schwerversilberten Bestecken, deren Herstellung bald nach dem ersten Weltkrieg aufgenommen wurde, von den vier Bremer Fabriken geliefert, von denen die beiden jüngeren ausschließlich Bestecke, die beiden älteren aber auch Tafelgeräte und Großsilberwaren herstellen.

Der zweite Weltkrieg verursachte in allen vier Betrieben schwere Schäden, insbesondere war die Hanseatische Silberwarenfabrik fast vollkommen zerstört, und die Bremer Silberwarenfabrik hatte nur die wichtigsten Maschinen retten können. Inzwischen aber sind durch Neubauten und Instandsetzungen die Kriegsschäden überwunden, und mit bewährter Leistungsfähigkeit dienen die Bremer Silberwarenfabriken nicht nur dem Inlandsabsatz, sondern haben auch mit Erfolg die alten Auslandsverbindungen wieder aufgenommen.

Für die gesunde Entwicklung der Betriebe ist es von großer Bedeutung gewesen, daß sich durch Generationen von Silberarbeitern die traditionelle Treue zur „Präge", wie auf Plattdeutsch die Silberwarenfabrik genannt wird, und ein besonderer beruflicher Stolz erhalten haben, so daß der Stamm von insgesamt rund 1200 Beschäftigten seinen Arbeitsplatz kaum wechselte (Abb. III a 18).

Die außerordentlich vielseitigen Fabrikationsvorgänge, auf die im einzelnen hier nicht eingegangen werden kann, geben verschiedenen Berufen die Möglichkeit zur Lehrlingsausbildung. Dazu ge-

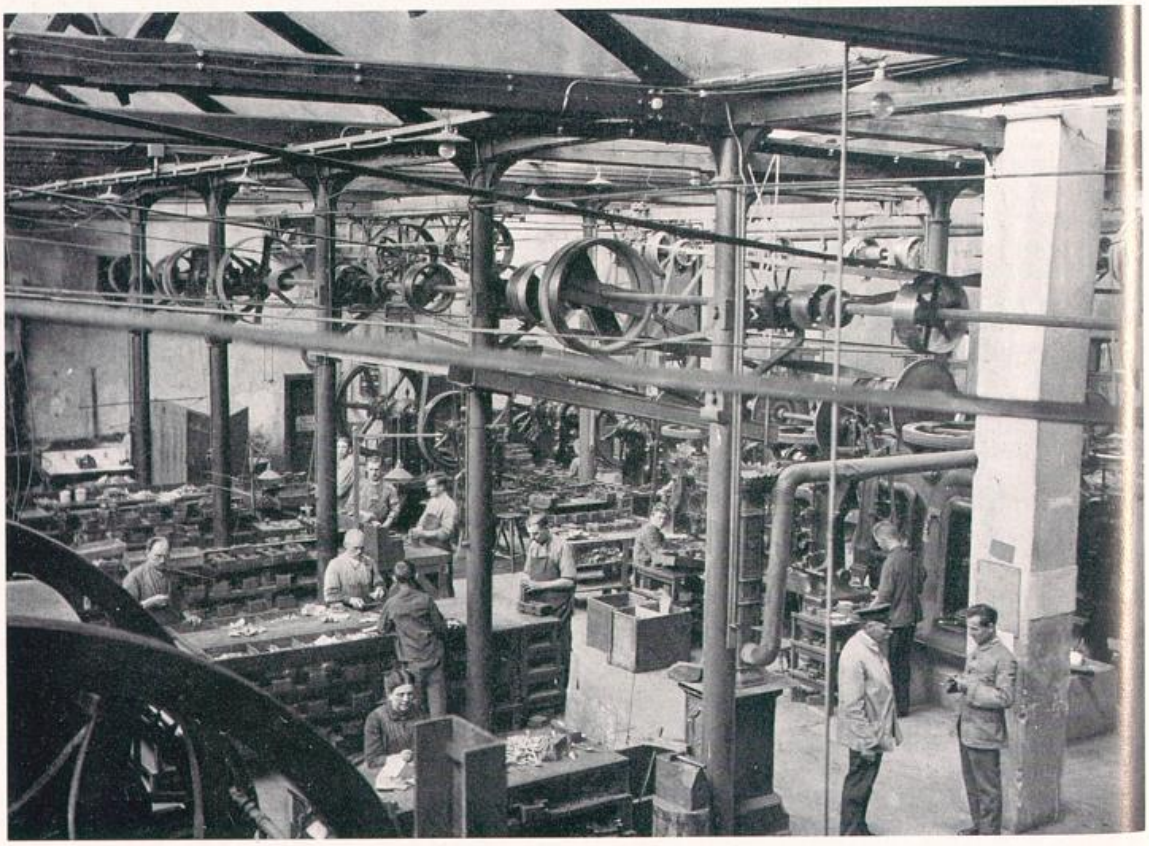


Abb. III a 18 Wilkens & Söhne, Montagehalle

hören Stahlgraveure, Sandformer und Gießer, Silberbesteckschmiede und Silberschmiede, Feinstanzer, Feinzieseleure und Flachgraveure, Universaldrücker und Galvaniseure. Daneben können ausgebildet werden: Feinblechner, Betriebselektriker, Betriebsschlosser und Werkzeugmacher.
Die Arbeit am Besteck und am Tafelsilber ist an keinem Punkt des Fabrikationsweges rein mechanisch, sondern erfordert immer wieder durch die Besonderheit der Ware neben aller technischen Vervollkommnung den mitdenkenden Menschen. Der Arbeiter in dieser Industrie muß in besonderem Umfange sein Arbeitsstück lieben, wenn es später den hohen Anforderungen des Publikums entsprechen soll. Wie überall, so auch hier, ist Qualität allererste und selbstverständlich gewordene Notwendigkeit. Die Bremer Silberwarenindustrie ist stolz darauf, neben Schönheit in gleicher Weise die Güte ihrer Ware anerkannt zu wissen.

2. Textilindustrie

a) Wollindustrie

Die Bremer Wollkämmerei ist in enger Fühlung mit dem Wollhandel entstanden. Als in den Jahren nach 1870 die Bremer Wolleinfuhr immer größeren Umfang annahm, im Jahre 1875 etwa 6000 t, im Jahre 1888 schon 33 000 t und 1889 nach dem Zollanschluß 51 000 t, entschlossen sich Bremer Kaufleute, die Bremer Wollkämmerei in Blumenthal zu errichten, um dort die Rohwolle waschen und kämmen zu lassen und den fertigen Kammzug an die Spinnereien zu liefern. Da bei der Verarbeitung der Rohwolle, insbesondere beim Waschen ein bedeutender Gewichtsverlust von durchschnittlich 30 bis 40 Prozent, unter Umständen je nach Art und Herkunft bis 70 Prozent eintritt, lag der wirtschaftliche Vorteil durch die Transportkostenersparnis gegenüber den im Binnenland, Hannover und Leipzig, bereits bestehenden Wollkämmereien auf der Hand. Da Bremen selbst zollpolitisch dem Reich noch nicht angeschlossen war, mußte das neue Unternehmen außerhalb der Stadt liegen, und die Standortwahl fiel auf das heute zum Land Bremen gehörige Blumenthal.
Am Geest-Abhang, etwa 300 m vom Weserufer entfernt, wurden 1883 die ersten, meist heute noch vorhandenen Gebäude in kürzester Zeit errichtet, und schon nach einem Jahr war das Werk in der Lage, mit 400 Arbeitern rund 3700 t Rohwolle jährlich zu verarbeiten. Dabei waren die Transportverhältnisse zunächst noch sehr ungünstig, da Rohwolle und Kammzug mit Rollfuhrwerk über den vier Kilometer entfernten Bahnhof Vegesack geleitet werden mußten, bis einige Jahre später zum Löschen der Rohwolle Anlegeplätze für die Seeschiffe und eine Seilbahn, die das Marschgelände bis zum Werk überspannte, gebaut waren, und für den Transport des Kammzuges der Eisenbahnanschluß in Farge fertiggestellt war. Laufend wurde das Werk vergrößert, so daß bis 1900 bereits 15 Millionen Mark investiert waren und die Beschäftigtenzahl auf über 2000 stieg.
Eine nochmalige bedeutende Erweiterung und Rationalisierung der Gesamtanlage wurde in den Jahren vor dem ersten Weltkriege durchgeführt. Auf dem aufgeschütteten Marschland wurden zahlreiche Gebäude auf Rammpfählen errichtet, der Anlegeplatz vertieft und durch ein hochwasserfreies Uferwerk befestigt, an dem große La-



Abb. III a 18 a Bremer Wollkämmerei

gerhäuser entstanden. Mit rund 3000 Beschäftigten konnte nunmehr täglich die Wolle von 50 000 Schafen verarbeitet werden, und die Jahresproduktion belief sich auf etwa 19 000 t Kammzug (Abb. III a 18a).

Für die Auswertung der der Wolle anhaftenden Nebenbestandteile und zur Klärung der Abwässer wurde 1911 eine Chemische Fabrik errichtet, in der zusammen mit den angrenzenden im gleichen Jahre erworbenen Anlagen der Firma D. Hensel Wollfett, Neutralfett, Pottasche und Wolldünger hergestellt wurden.

In den Jahren 1914 bis 1917 ist inmitten des Betriebes noch eine Tuchwollwäsche erbaut worden, welche die von Streichgarnspinnern benötigten ungekämmten Wollen verarbeitet.

Nach dem ersten Weltkrieg wurde das Werk noch weiter ausgebaut und in seiner technischen Ausrüstung verbessert.

Da das zum Waschen benötigte Grund- und Flußwasser den wachsenden Anforderungen trotz Aufbereitung nicht mehr genügte, vor allem die zunehmende Härte des Flußwassers hohe Kosten an Waschmitteln verursachte, wurde 1921 eine eigene Tiefwasserversorgung mit Enthärtungsanlage und Wasserturm errichtet[1]). Durch den Bau einer für die damalige Zeit besonders fortschrittlichen 30-atü-Kessel-Turbinenanlage in den Jahren 1924/25 wurde die Kraft- und Wärmewirtschaft rationalisiert.

Die Beschäftigtenzahl wuchs bis 1930 auf 3800 und erreichte nach Überwindung der Wirtschaftskrise wieder etwa die gleiche Höhe. Mit dem zweiten Weltkrieg ging die Wollproduktion zurück, in der Kriegszeit wurden neben der Verarbeitung von Zellwolle auch erhebliche Mengen von Bastfaser für die Bekleidungsindustrie veredelt.

Nach dem Zusammenbruch wurde das Werk, das von Kriegsschäden nicht verschont geblieben war, bis 1947 von der Besatzung als Proviantlager beschlagnahmt, um dann nach Beseitigung der Schäden seine wichtige Funktion für die Textilindustrie und den Wollhandel als eine der größten Wollkämmereien der Welt mit einer heutigen Leistungsfähigkeit von täglich 100 t Kammzug wieder zu übernehmen.

Fast gleichzeitig mit der Bremer Wollkämmerei wurde 1884 von dem Bremer Kaufmann Lahusen in Delmenhorst – also im Zollinland außerhalb Bremens – aus den gleichen für die Errichtung der Bremer Wollkämmerei in Blumenthal maßgebenden Gründen die Norddeutsche Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei gegründet, die der Ausgangspunkt des späteren Nordwolle-Konzerns wurde und nach dessen Zusammenbruch (1931/32) als unverändert gesund gebliebener Großbetrieb erhalten blieb. Die Kämmerei arbeitet seit jeher vornehmlich für den Eigenbedarf, daneben aber auch – wie Blumenthal – als Lohnkämmerei. Die Kammgarnspinnerei (Abb. III a 19) erzeugt aus dem in der Kämmerei gewonnenen Kammzug alle Sorten von Kammgarn aus reiner Wolle oder unter Beimischung von Zellwolle für Webereien, Wirkereien und Strickereien, ferner auch Handstrickgarne. Neben dem Delmenhorster Werk umfaßt das Unternehmen einen Betrieb in Fulda, der sich mit der Strangfärberei und handelsfertigen Aufmachung befaßt, während die beiden weiteren, in der Ostzone gelegenen Betriebe in Eisenach und Mühlhausen enteignet wurden. Trotz dieser Verluste zählt die Norddeutsche Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei, deren Delmenhorster Werk auf eine fast 70jährige erfolgreiche Arbeit zurückblicken kann, zu einem der größten Betriebe innerhalb der westdeutschen Kammgarnspinnerei.

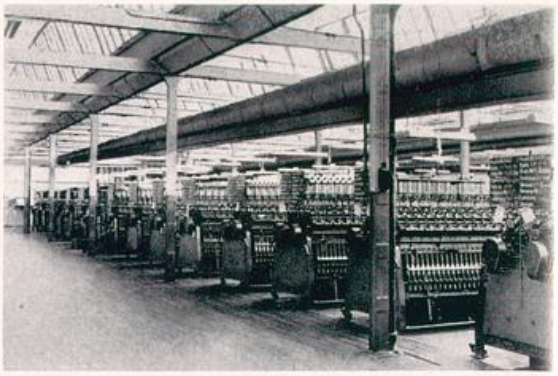


Abb. III a 19 Norddeutsche Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei A.G., Delmenhorst Ringspinnerei

b) Jute-Industrie

Als der Flachsanbau durch die Zuckerrübe mehr und mehr verdrängt wurde, fand als neuer Spinnstoff die ostindische Jute in Deutschland Eingang und es entwickelte sich in den Jahren nach 186[illegible] die von Schottland kommende Juteindustrie. Der Seehafen Bremen war durch seinen Bedarf an Verpackungsgeweben und Säcken ein besonderer Anziehungspunkt für die neue Industrie, und so entstanden fast gleichzeitig in Delmenhorst 187[illegible] die Jutespinnerei Vogt, Wex & Co. und in Hemelingen 1873 die Bremer Jutespinnerei und -weberei – beide mit Rücksicht auf den Absatz im Zollinland außerhalb der Stadt gelegen.

Entscheidend für die spätere und heutige Bedeutung der Jute im Gefüge der Bremer Industrie wurde jedoch 1888 die Gründung der Jutespinnerei & Weberei, Bremen. Nach Gründung des Unternehmens am 20. März 188[illegible] wurde das neue Werk nahe dem heutigen Europahafen (Hafen I) bis zum Zollanschluß im Oktober desselben Jahres errichtet – für die damalige Zeit in der Tat eine Rekordleistung –, um die Maschinen aus England noch zollfrei einführen zu können.

[1]) siehe unter XI k

Mit der „Jute" begann der Aufbau eines neuen Industriegebietes im Westen der Stadt, und unter der Führung des hervorragenden Fachmannes Albert Haasemann, der bisher die Hemelinger Jute geleitet hatte, nahm das Werk einen raschen Aufstieg. Mit 13 500 Spindeln in der Feinspinnerei, 624 Webstühlen und rund 2000 Beschäftigten war bis zur Jahrhundertwende die „Jute Bremen" seit der Errichtung nahezu doppelt so groß und zum bedeutendsten Werk der deutschen Juteindustrie geworden. Es darf besonders hervorgehoben werden, daß auf dem 75 000 qm großen Grundstück, von dem ca. 40 000 qm auf die Fabrikanlagen entfielen, schon damals moderne Werkwohnungen für 750 Arbeiter und ihre Angehörigen, insgesamt rund 1500 Menschen, entstanden waren, die ebenso wie die einige Jahre später erbauten Heime für 250 Säuglinge und Kleinkinder und für 100 schulpflichtige Mädchen und Knaben die vorbildliche soziale Einstellung der Gründer und Leiter des Unternehmens bezeugen.

Nachdem 1913 zur Zeit des 25jährigen Jubiläums technisch und wirtschaftlich ein besonderer Höhepunkt erreicht war, stellten die beiden folgenden Jahrzehnte, wie überall so auch hier, schwierige Aufgaben, die zwar zur zeitweise starken Einschränkung der Produktion führten, aber in ständiger technischer Entwicklung der Anlagen letzten Endes mit Erfolg gelöst wurden, so daß noch während der Weltwirtschaftskrise 1932 die „Jute Bremen" imstande war, die „Hanseatische Jutespinnerei & -weberei, Delmenhorst" zu übernehmen. Aus der eingangs erwähnten Jutespinnerei Vogt 1892 hervorgegangen, hatte sich das Delmenhorster Werk insbesondere als Lieferant von Jutegeweben für die Linoleumindustrie bis zum ersten Weltkrieg gut entwickelt und auch die Kriegs- und Nachkriegszeit verhältnismäßig gut überstanden, war aber dann durch die Krise infolge zunehmender Absatzschwierigkeiten zum Erliegen gekommen. Mit rund 420 Webstühlen und 10 800 Feinspindeln gegenüber 15 200 Spindeln in Bremen ergab der Zugang des Delmenhorster Werkes eine bedeutende Vergrößerung der „Jute Bremen" bei nur geringer Erhöhung des Aktienkapitals von 3,7 Millionen auf 4,1 Millionen Reichsmark.

In den Jahren von 1933 bis 1939 verursachte die nationalsozialistische Wirtschaftspolitik zunehmende Schwierigkeiten in der Rohjuteversorgung, so daß man die Rohstoffbasis durch Beimischung von Flachshede und Herstellung von Papiergarnen erweitern und die damit verbundenen fabrikatorischen Erschwernisse in Kauf nehmen mußte, um die Produktion steigern zu können. Mit 28 500 Spindeln, 1250 Webstühlen und insgesamt 2700 Beschäftigten hatte das Unternehmen einen neuen Höhepunkt erreicht, als der zweite Weltkrieg ausbrach. Das Bremer Werk wurde nahezu völlig zerstört. Sämtliche Werkswohnungen und das Kinderheim fielen restlos den Bomben zum Opfer. Auch das Delmenhorster Werk blieb von Kriegsschäden nicht verschont, die aber nicht entfernt so schwerwiegend waren, so daß man nach dem Zusammenbruch zunächst in Delmenhorst die Schäden beseitigte und durch Neubau einer Linoleum-Weberei und eines Rohjute-Lagerhauses die Leistungsfähigkeit erhöhte. Der Wiederaufbau des Bremer Werkes dagegen begegnete zunächst besonderen Schwierigkeiten, da im Hinblick auf geplante Hafenerweiterungen wesentliche Teile des Werksgeländes vom Staat zum Sperrgebiet erklärt und erst 1947 freigegeben wurden. Seitdem ist es gelungen, das Werk modern wieder aufzubauen und nach der Einrichtung der neuen 4000 Quadratmeter großen in Abb. III a 20 gezeigten



Abb. III a 20 Jute-Spinnerei und Weberei, Bremen Spinnereihalle

Spinnereihalle mit den modernsten Vorbereitungs- und Feinspinnmaschinen im Jahre 1952 wieder 90 Prozent der Friedenskapazität zu erreichen, gleichzeitig aber mit der Gründung der „Brabant-Baugesellschaft", der Tradition des Unternehmens getreu, auch den Bau von Werkswohnungen wieder von neuem zu beginnen.

c) Tauwerkindustrie [1])

Neben den Großbetrieben der Woll- und Juteverarbeitung ist als dritter für Bremen typischer Zweig der Textilindustrie die Tauwerkfabrikation aus dem vorwiegend in der Nähe des Schiffbaues ansässigen Seilergewerbe hervorgegangen. In Vegesack-Grohn, Bremens altem Schiffbauzentrum, und später in Bremerhaven entstanden im Laufe des 19. Jahrhunderts eine Anzahl kleiner und einige größere Tauwerkfabriken, deren älteste die Bremer Tauwerkfabrik F. Teckllenborg & Co. in mehr als 150jähriger Entwicklung auf die 1793 in Grohn gegründete Reeperbahn von Michelsen zurückgeht, während die Tauwerkfabrik Geo Gleistein in Vegesack nur um 30 Jahre jünger ist.

Von der Mitte des Jahrhunderts an, als die maschinelle Verarbeitung von Hanf begann, hatte

[1]) siehe „Bremer Nachrichten" v. 30. 9. 43, „Der Schlüssel" S. 481 ff.

sich als eine der ersten in Deutschland die Firma Michelsen vom reinen Handwerk zur mechanisierten Tauwerkfabrik entwickelt. Um weitere Investierungen zu ermöglichen, wurde das Unternehmen 1884 in eine Kommanditgesellschaft umgewandelt, aus der 1892 die Bremer Tauwerkfabrik A.G. wurde.
Neben dem Tauwerk begann man Bindfaden, Transmissionsseile und Erntebindegarn aus Sisal herzustellen, das später nach dem ersten Weltkrieg ungeahnte Bedeutung für Mähbinder-Maschinen gewann, so daß trotz des Devisenmangels selbst in den Jahren nach 1933 die deutsche Sisal-Einfuhr – aus der ehemaligen Kolonie Deutsch-Ostafrika – ständig zunahm und mehr als 50 000 t jährlich betrug, an deren Verarbeitung die Bremer Tauwerkfabrik maßgeblich beteiligt war, während vergleichsweise die Einfuhr von Manila-Hanf damals nur ca. 5000 t betrug.
Der erste Weltkrieg und seine Folgen hatten zwangsläufig zu Rückschlägen geführt. 1927 erwarb F. Tecklenborg die Aktienmehrheit, dem es im Laufe der Jahre gelang, dem Unternehmen wieder seine Vorkriegsstellung als größte deutsche Tauwerkfabrik zurückzugewinnen. 1937 machte Tecklenborg das Unternehmen wieder zur Privatfirma (Abb. III a 21).
Während des zweiten Weltkrieges konnte die Rohstoffversorgung einigermaßen aus europäischen Ländern und zum Teil aus Ersatzstoffen gesichert werden, und in der Nachkriegszeit – glücklicherweise blieb das Werk von Kriegsschäden verschont – wurde mit der Herstellung von Teppichen und Fußbodenbelag aus Sisal ein neues Arbeitsgebiet aufgenommen, auf dem sich die Bremer Tauwerkfabrik ebenfalls eine führende Stellung erworben hat.

3. Lebens- und Genußmittelindustrie

a) Getreide-, Öl- und Reis-Mühlen

Die Geschichte der Getreidemühlen in Bremen läßt sich bis in das 13. Jahrhundert zurückverfolgen, als vornehmlich in der Nähe der Brücken, wo die Strömung den Antrieb der Wasserräder begünstigte, die Schiffsmühlenbesitzer sich niedergelassen hatten. Neben den Schiffsmühlen kamen dann seit dem 16. Jahrhundert die Windmühlen auf, und dabei blieb es, bis im Laufe des vergangenen Jahrhunderts die Technik auch für das Müllereigewerbe zu umwälzenden Veränderungen führte. Angeregt durch die zunehmend



Abb. III a 21 Bremer Tauwerk-Fabrik, F. Tecklenborg & Co.

Getreideeinfuhr haben die Mühlen Bremens schon frühzeitig an dieser Entwicklung teilgenommen. Während noch heute von ca. 17 700 Getreidemühlen der Bundesrepublik rund 80 Prozent Kleinbetriebe sind mit einer Tagesleistung bis zu 2 t, entstanden in Bremen schon vor der Mitte des 19. Jahrhunderts Dampfmühlen von beachtlicher Größe, und im Zuge dieser Entwicklung wurden gegen Ende des Jahrhunderts am neuen Holz- und Fabrikenhafen unmittelbar am Wasser gelegen 1891 die Hansa-Mühle (Gercke & Deppen) und 1897 die Bremer Roland-Mühle (Erling) nach dem neuesten Stand der damaligen Technik als Großmühlen von rund 100 t Tagesleistung errichtet. Die moderne Anlage der beiden Mühlen bestimmte schon damals zusammen mit den Ölmühlen und den einige Jahre später entstandenen Gebäuden der Kaffee Hag das Gesamtbild dieses Industriebezirkes, dessen Ansicht das Luftbild III a 22 zeigt.

Die Hansa-Mühle arbeitet heute nicht mehr als Getreidemühle. Das Unternehmen ging 1930 in der Roland-Mühle auf, die Mühle selbst wurde 1938 vom Reichsfiskus übernommen und nach 1945 an die Hafenmühlenwerke GmbH. zur Verarbeitung von Sojabohnen und zur Herstellung von Futtermitteln verpachtet.

Die Roland-Mühle dagegen hat sich im Laufe der Jahrzehnte stetig weiterentwickelt. Die Tagesleistung ist von ursprünglich 100 t auf 800 t angewachsen, und der Lagerraum beträgt 36 000 t, seitdem 1940 ein weiterer Silo gebaut wurde. Das Mühlenhaus und die gewaltige Siloanlage sind ein markantes Wahrzeichen unseres Stadtbildes geworden. Das Unternehmen ist weit über Deutschlands Grenzen hinaus angesehen als eine der größten, technisch modernsten und leistungsfähigsten Getreidemühlen.

Den Getreidemühlen benachbart, wurden zur gleichen Zeit zwei große Ölmühlen erbaut. Der wachsende Bedarf an Speisefetten für die Margarine-Industrie erforderte, zumal der deutsche Anbau von Ölfrüchten zurückging, eine rasche Steigerung der Ölgewinnung aus überseeischen Saaten. So entstanden in Zusammenarbeit mit den binnenländischen Mühlen in Besigheim am Neckar und Groß-Gerau bei Darmstadt die „Bremen-Besigheimer Ölfabriken" 1896 und die „Ölfabrik Groß-Gerau-Bremen" 1899. Die neuen Betriebe, von deren Kais die Überseedampfer direkt in die Mühlen löschen konnten, ließen die Inlandsbetriebe in Besigheim und Groß-Gerau bald bedeutungslos werden, und die Bremer Ölmühlen erlebten eine glanzvolle Blütezeit bis zum ersten Weltkrieg. Die völlig veränderte schwierige Lage der Nachkriegszeit führte dazu, daß sich 1919 zunächst die Bremer Mühlen untereinander und später mit den Vereinigten Harbur-



Abb. III a 22 Bremer Roland-Mühle und Hansa-Mühle

ger Ölfabriken zusammenschlossen. Dennoch mußte während der Weltwirtschaftskrise die Ölfabrik Groß-Gerau, deren Anlagen die Kaffee Hag übernahm, stillgelegt werden. Als einziges am seetiefen Wasser gelegenes Werk der deutschen Ölmüllerei verblieb die Bremer-Besigheimer Ölmühle, die im zweiten Weltkrieg durch Luftangriffe schwersten Schaden erlitt und nach teilweisem Aufbau heute wieder als Raffinerie arbeitet.

Die Reismühlenindustrie entwickelte sich nach 1860 gleichzeitig mit dem sprunghaften Aufstieg des Bremer Reishandels zum zeitweise bedeutendsten Industriezweig der Stadt. Der importierte Rohreis wurde geschält und poliert und fand nicht nur in Deutschland rasch zunehmenden Absatz, sondern wurde zum großen Teil wieder in das europäische Ausland und nach Nord- und Südamerika ausgeführt. Die Brüder Nielsen hatten die Reismüllerei in Bremen begonnen, später beteiligte sich u. a. auch der hervorragende Segelschiffbauer und Reeder Rickmer Clasen Rickmers mit seiner Flotte am Reishandel und an der Reismühlenindustrie. In den achtziger Jahren soll die Rickmers-Mühle das damals größte Unternehmen seiner Art in der ganzen Welt gewesen sein.

Der Zollanschluß 1888 hatte eine grundsätzliche Veränderung der Geschäftsmöglichkeiten zur Folge. Zwar wurde der Absatz im Inland erleichtert, aber die Ausfuhr wurde sehr erschwert, da der Zollanschlußvertrag es Bremen – im Gegensatz zu Hamburg – nicht erlaubte, im Freihafengebiet Industrien anzusiedeln. Die Folge war, daß verschiedene Unternehmen ihre Betriebe nach Hamburg verlagerten und andere – einer sinnvollen und zwangsläufig wirtschaftlichen Entwicklung Rechnung tragend – dazu übergingen, Reismühlen in den Ländern zu errichten, aus denen sie bisher den Rohreis einführten. Die dennoch zunehmenden Absatzschwierigkeiten führten 1901 zum Zusammenschluß von neun deutschen Reismühlen in der Reis- & Handels A.G., mit dem Sitz in Bremen. Von den vier Bremer Mühlen, die in der neuen Gesellschaft aufgingen, wurden zwei stillgelegt, während die beiden anderen Betriebe, Gebr. Nielsen und Rickmers, weiter ausgebaut wurden. Zur Kennzeichnung der damaligen Bedeutung der Bremer Reismühlen für die deutsche Versorgung sei erwähnt, daß bei einer Verarbeitungskapazität von mehr als 1000 t täglich zu Beginn des ersten Weltkrieges 160 000 t Reis und 60 000 t Reisfuttermittel in den Betrieben lagerten.

Um die Kapazität der Werke von täglich 1000 t auszunutzen, wurde während des ersten Weltkrieges, als die Reiseinfuhr ausfiel, neben der Reismüllerei die Verarbeitung von Hafererzeugnissen aufgenommen und bis heute beibehalten. Der Betrieb Gebr. Nielsen wurde damals in kurzer Zeit zur größten Hafermühle Deutschlands, die allein mehr als 25 Prozent des deutschen Gesamtbedarfs

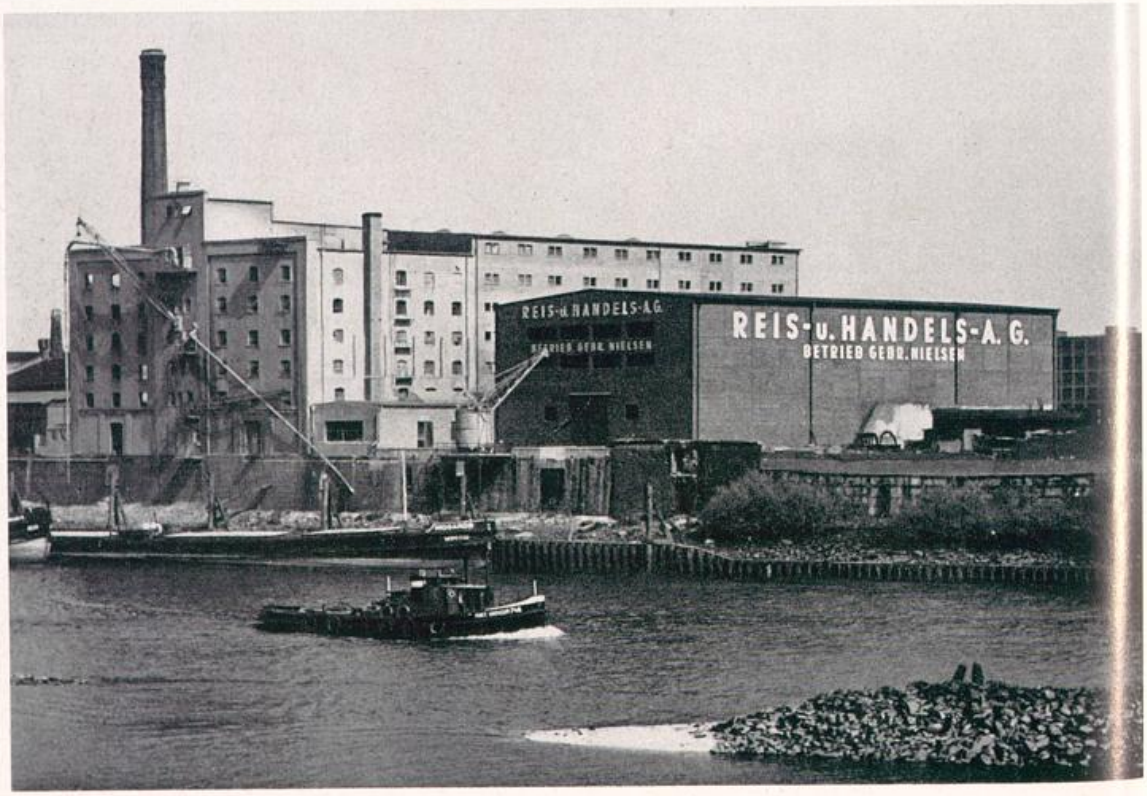


Abb. III a 23 Reis- und Handels-A.G., Betrieb Gebr. Nielsen

deckte. Nach dem ersten Weltkrieg war die Lage auf dem Reismarkt völlig verändert, und die Gesellschaft hatte schwere Zeiten durchzustehen, die sich durch den zweiten Weltkrieg wiederholten, als die beiden Bremer Betriebe fast völlig zerstört wurden. Tatkräftiger Aufbauwille hat inzwischen beide Mühlen nach dem heutigen Stande der Technik mit viel geringerem Raumbedarf bei gleicher Leistungsfähigkeit wiedererstehen lassen (Abb. III a 23). Zunächst wurde 1947 die Herstellung von Hafererzeugnissen wieder aufgenommen, und nachdem 1949 die erste Reiseinfuhr erfolgte, konnten Bremens Reismühlen ihre seit nun rund 70 Jahren in Deutschland führende Stellung wieder einnehmen.

b) Tabakindustrie

Die Tradition dieses nebst dem Schiffbau ältesten Bremer Gewerbes reicht zurück bis in die Mitte des 17. Jahrhunderts. Der Dreißigjährige Krieg hatte den Tabakgenuß schnell über die Lande verbreitet, und als Bremen sich zum führenden Handelsplatz entwickelte, entstanden bald in Verbindung mit dem Handel Gewerbebetriebe, die die eingeführten Rohtabake verarbeiteten. Die Entwicklung dieses Gewerbes erhielt dann in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts einen stürmischen Impuls durch die Zigarren-Fabrikation. Die Bremer Zigarren erlangten Weltruf, und im Jahre 1851 wurden 281 Betriebe im bremischen Staatsgebiet gezählt, die nach ihrer Beschäftigtenzahl von 5300 Arbeitern mit Abstand den bedeutendsten Industriezweig der Stadt bildeten, soweit man bei diesen kleinen Gewerbebetrieben mit durchschnittlich knapp 20 Arbeitern schon von Industrie sprechen kann.

Verschiedene Ursachen, insbesondere die zollpolitische Abtrennung und das höhere Lohnniveau der Stadt, führten dann aber in sehr kurzer Zeit dazu, daß weitaus die meisten Betriebe in das Zollinland nach ländlichen Gebieten niedrigerer Löhne abwanderten. Zwar verblieb die Leitung und Verwaltung der Fabriken noch in Bremen, aber als Standort der Tabakindustrie verlor die Stadt ihre besondere Bedeutung. Erst als die Zollschranken gefallen waren und die aus den Handwerksbetrieben sich entwickelnden, immer weitergehend mechanisierten Tabak- und Zigarettenfabriken auch den Nachteil des Lohngefälles zwischen Stadt und Land milderten, gewann zu Anfang dieses Jahrhunderts die Tabakindustrie erneut an Bedeutung.

Leopold Engelhardt und die Lesmona-Gesellschaft errichteten Zigarettenfabriken, und die schon 1813 gegründete, jetzige Rauchtabak- und Zigarettenfabrik Martin Brinkmann nahm einen solchen Aufstieg, daß 1910 in

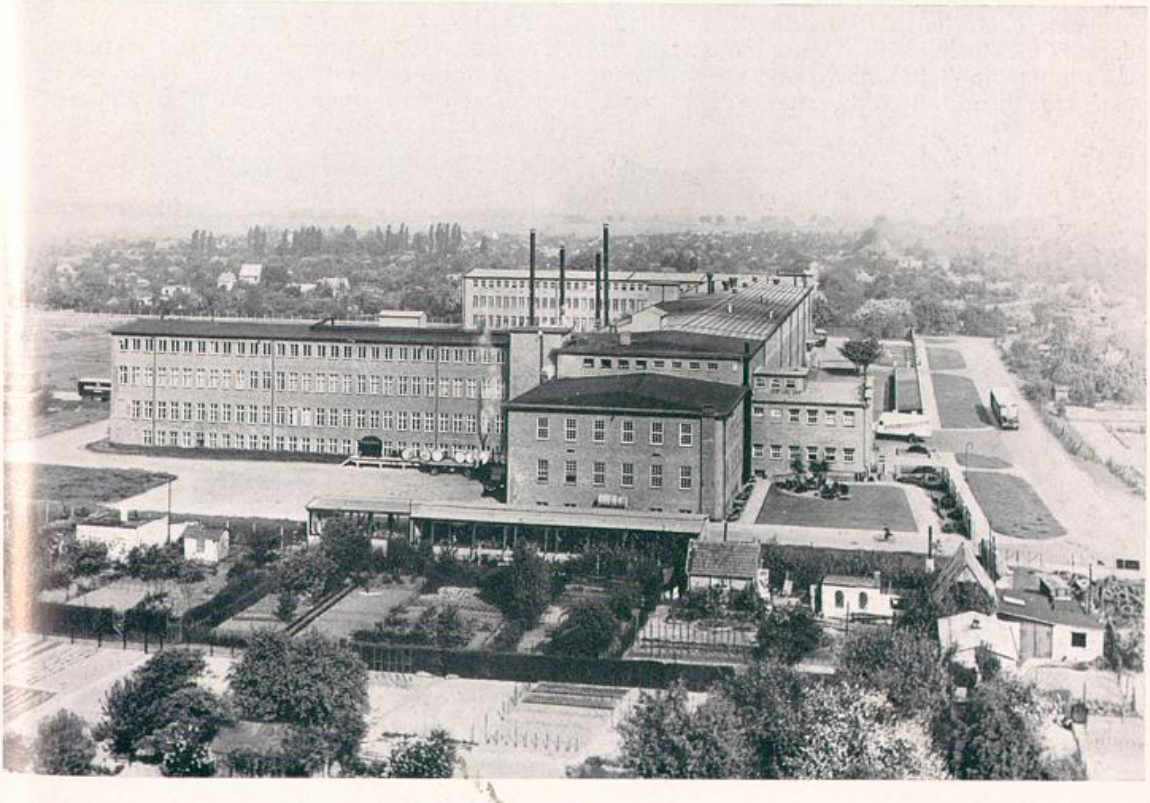


Abb. III a 24 Martin Brinkmann GmbH.

Woltmershausen eine für damalige Verhältnisse bereits ansehnliche Tabakfabrik gebaut wurde. Die nach dem ersten Weltkrieg stetig wachsende Produktion forderte aber schon 1924 den Bau einer neuen Tabakfabrik neben und unter planvollem Einschluß der alten Anlage, während gegenüber gleichzeitig das große Verwaltungsgebäude entstand (Abb. III a 24). In die gleiche Zeit fällt auch die Entwicklung der 1857 gegründeten Firma C. F. Vogelsang zur zweiten bedeutenden Rauchtabakfabrik in Bremen, deren ebenfalls 1924 nach heute gleichermaßen modernen Gesichtspunkten errichtete Fabrik unter Abb. XI k gezeigt wird. Der rasche Aufstieg der Bremer Tabakfabriken hielt selbst in der Wirtschaftskrise an. In Anpassung an den wachsenden Rauchgenuß wurde von Brinkmann 1931 die Zigarettenherstellung aufgenommen (Abb. III a 25), damit war der Anschluß zu einem weiteren bedeutenden Ausbau des Unternehmens gegeben, der 1936 zum Neubau weiträumiger mit rationellsten Einrichtungen ausgestatteter Fabrikanlagen führte (siehe unter XI k). Mit seiner Kapazität steht das Werk an der Spitze der deutschen Rauchtabakfabrikation und in der ersten Reihe der deutschen Zigarettengroßindustrie. Während die mehr als 70 auf Stadt und Hafen verteilten Packhäuser im zweiten Weltkrieg restlos zerstört wurden, blieben die Produktionsstätten von schweren Schäden verschont. Planmäßige Erweiterungsbauten und neue Lagerhallen in sinnvoller Eingliederung in die Gesamtanlage erfüllten im Zusammenwirken mit dem neuzeitlichen Maschinenpark die funktionellen Voraussetzungen für eine organische Weiterentwicklung des Unternehmens, das ohne die südwestdeutschen Zweigbetriebe allein in Bremen heute wieder 2000 Menschen beschäftigt.

Auch F. C. Vogelsang hat für die Nachkriegsjahre nach Beseitigung beträchtlicher Kriegsschäden einen weiteren Aufstieg zu verzeichnen. Das nach wie vor auf die Herstellung von Rauchtabak spezialisierte Unternehmen konnte seine Vorkriegsproduktion verdreifachen. Heute sind Brinkmann mit etwa 40 Prozent und Vogelsang mit etwa 20 Prozent der deutschen Produktion die führenden Rauchtabakfabriken, während die restlichen 40 Prozent des deutschen Absatzes von kleineren Betrieben gedeckt werden.

c) Das Braugewerbe

Bis in die Zeit der Hanse reicht die Tradition der Bremer Bierbrauereien zurück, und für den Bremer Außenhandel spielte schon damals das Bier eine gewisse Rolle. Erst nach der Mitte des 19. Jahrhunderts jedoch führte die technische Entwicklung zu einer solchen Verbilligung der Biererzeugung, daß der Bierkonsum sich schließlich im Anfang des 20. Jahrhunderts zu seiner heutigen Bedeutung ausweiten konnte. Die Vielzahl kleiner handwerklicher Betriebe wurde im Laufe einer bis in die Zeit nach dem ersten Weltkrieg anhaltenden Konzentration durch wenige neuzeitliche Brauereien abgelöst. Der weitaus größte Teil der Bremer Biererzeugung entfällt auf die miteinander eng verbundenen Betriebe von Beck & Co. Haake-Beck und Hemelinger Aktienbrauerei. Die beiden erstgenannten bilden an der Weser, transportgünstig zum Hafen gelegen, zusammen mit der Germania-Brauerei

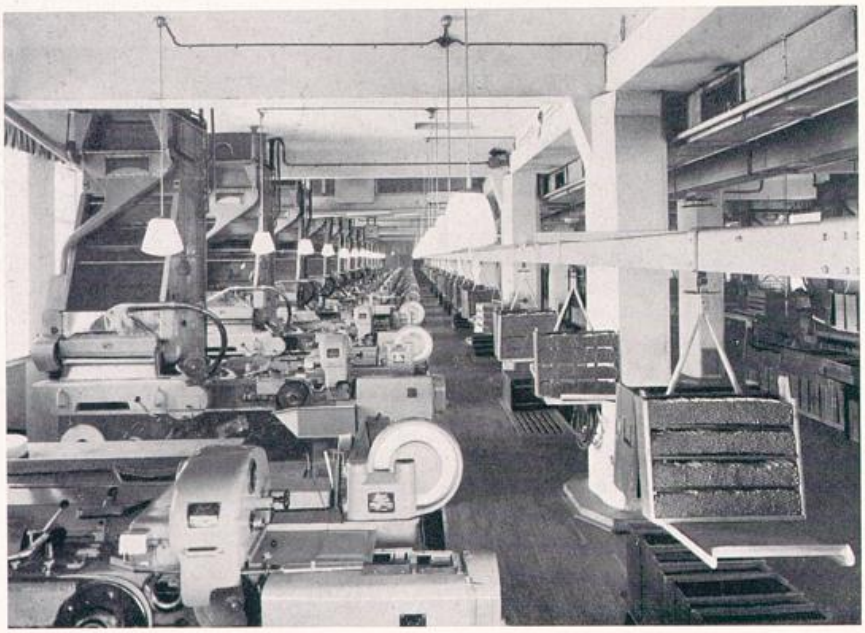


Abb. III a 25 Brinkmann GmbH., Zigaretten-Maschinensaal



Abb. III a 26 Brauereien Haake-Beck und Beck & Co.

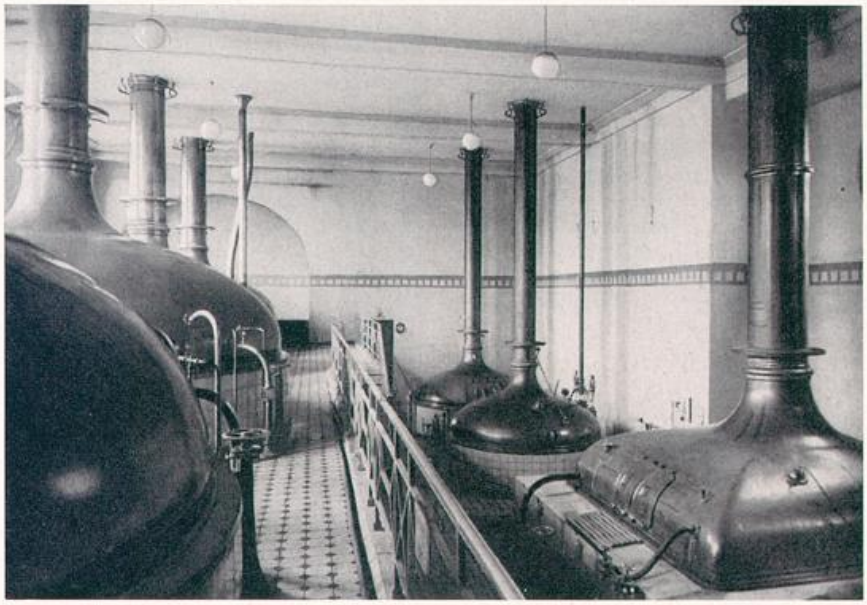


Abb. III a 27 Haake-Beck-Brauerei, Sudhaus

den Kern des Industriebezirks am Neustädter Weserufer, dessen Ansicht vor dem zweiten Weltkrieg die Abb. III a 26 zeigt. Ein fünftes Unternehmen des Bremer Brauereigewerbes, die Union-Brauerei, liegt in der Nähe des Freihafen-Gebietes.

Schon von etwa 1860 an hatte die bremische Bierausfuhr rasch zugenommen. Dabei bot die zollpolitische Abtrennung durch verbilligten Bezug ausländischer Gerste einen nicht unbedeutenden Vorteil, der durch Sonderbestimmungen im Zollanschlußvertrag auch nach 1888 weitgehend erhalten blieb. Auch nach 1900 konnte die Bierausfuhr nach Übersee weiterhin gesteigert werden, so daß 1913 rund 29 Millionen Liter, entsprechend 67 Prozent der gesamten deutschen Flaschenbierausfuhr, exportiert wurden, wozu als Vergleichszahl der Bremer Bierexport des Jahres 1872 in Höhe von 2,4 und des Jahres 1891 in Höhe von 12 Millionen Liter genannt sei. Durch den ersten Weltkrieg fand diese Blütezeit ihr jähes Ende. Der Rohstoffmangel verschlechterte die Qualität, der Biergenuß geriet völlig in Mißkredit, und nach

dem Kriege folgten schwere Jahre des allmählichen Wiederaufstiegs. Nach dem zunächst vollständigen Verlust der Auslandsmärkte gelang es dennoch, dank des hervorragenden Rufes, den das Bremer Bier in vielen Ländern der Welt erworben hatte, bis 1928/29 den Bierexport mit Erfolg neu aufzubauen, wenn auch insgesamt der Vorkriegsabsatz der Bremer Brauereien noch nicht wieder erreicht wurde. Die Wirtschaftskrise brachte einen starken Rückschlag, und als nach langsamer Erholung der Bierausstoß des Spitzenjahres 1928/29 fast erreicht war, setzte der zweite Weltkrieg der Aufwärtsentwicklung wiederum ein Ende. Die mit modernsten technischen Einrichtungen ausgerüsteten Betriebe wurden das Opfer zahlreicher schwerer Bombenangriffe, und die erschütternde Bilanz des Krieges spiegelte sich auch in dem Bild trostloser Verwüstung, welches das einst so blühende Braugewerbe 1945 bot. Obwohl unter größten Schwierigkeiten alles daran gesetzt wurde, die Betriebe für die Wiederaufnahme der Brautätigkeit instand zu setzen, zwang das Brauverbot zunächst jahrelang zur Herstellung alkoholfreier Ersatzgetränke. Erst seit 1949 darf wieder ein friedensmäßiges Bier von 11 bis 14 Prozent Stammwürze erzeugt werden, das aber mit einer den Absatz hemmenden unverhältnismäßig hohen Biersteuer belegt wurde. Nach deren Senkung hat der Bierkonsum bedeutend zugenommen. Unermüdliche Anstrengungen, den Export von neuem aufzunehmen, haben schließlich auch zum Erfolg geführt, und die Brauerei Beck & Co. ist heute wieder führend im deutschen Flaschenbierexport. So ist es auch den Brauereien in mühevollem Wiederaufbau gelungen, annähernd die Vorkriegskapazität zu erreichen und den alten Ruf des Bremer Bieres wiederherzustellen (Abb. III a 27).

d) Schokoladenindustrie

Wenngleich sich die Schwerpunkte der deutschen Schokoladenindustrie in Sachsen, Köln und Hamburg bildeten, so haben doch auch die Bremer Schokoladenerzeugnisse im Laufe unseres Jahrhunderts wachsende Bedeutung gewonnen und weit über Bremen und den norddeutschen Raum hinaus den Ruf hervorragender Qualität erlangt. Wohl durch die Kakao-Einfuhr angeregt, waren schon frühzeitig zahlreiche handwerkliche Betriebe der Kakao-Verarbeitung entstanden, die sich bereits „Fabriken" nannten, so daß ein Bericht über das bremische Großgewerbe 1839 „viele Schokoladenfabriken" erwähnt. 1890 wurde dann mit der Bremer Chocoladenfabrik Hachez & Co. das erste im heutigen Sinne industrielle Unternehmen der Bremer Schokoladenindustrie gegründet, das von der Rohbohne an arbeitete. Die Firma Hachez hat sich bis heute über alle Schwierigkeiten der Kriegs- und Nachkriegsjahre hinweg stetig entwickelt. Das 1895 im Industriebezirk am Neustädter Weserufer errichtete Werk wurde im zweiten Weltkrieg durch Luftangriffe sehr schwer beschädigt, inzwischen aber neu aufgebaut und mit modernsten Verarbeitungsmaschinen (Abb. III a 28) ausgestattet, so daß mit heute ca. 250 Beschäftigten die Vorkriegsproduktion nicht unerheblich überschritten wird.

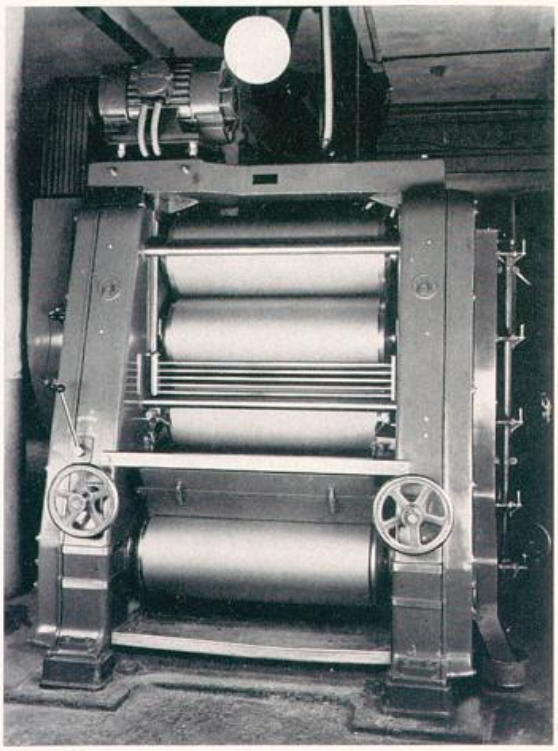


Abb. III a 28 Bremer Chocoladenfabrik Hachez & Co. Hochleistungs-Schokoladen-Walzwerk

Neben Hachez haben die an der Vahrer Straße gelegenen Hanseaten-Werke sich nach anfänglichen Schwierigkeiten — das Unternehmen wurde 1921 im Beginn der Inflation gegründet — durchgesetzt und dazu beigetragen, den Ruf der Bremer Schokoladenerzeugnisse zu erweitern und zu festigen. Von 1925 bis 1948 gehörten die Hanseaten-Werke der Firma Felsche in Leipzig.

Wechselnd war das Schicksal der 1910 in Sebaldsbrück mit bedeutendem Bremer Kapital gegründeten „Abels Schokoladenwerke A.G.", die nach verschiedenen Umbenennungen schließlich mit dem Namen „Goldina" auch in den Jahren nach dem ersten Weltkrieg noch zufriedenstellend arbeitete, später aber unter Absatzschwierigkeiten zu leiden hatte. Das Unternehmen wurde dann zunächst vom Schicht-Konzern und 1931 von Gebr. Stollwerck, Köln, übernommen. Bis zum zweiten Weltkrieg hat das frühere Goldina-Werk, das auf einer Grundfläche von 40 000 qm zu einer der größten deutschen Kakaofabriken wurde, im Rahmen des Stollwerck-Konzernes Kakaopulver (Reichardt-Kakao und Goldina-Kakao) hergestellt. Heute gehören die Anlagen

nach wie vor zu Stollwerck, es wird aber nicht mehr produziert.
Nach dem zweiten Weltkrieg haben sich in den letzten Jahren mehrere namhafte sächsische Schokoladenfabriken, darunter Felsche, Leipzig, nach ihrer Enteignung in der Sowjetzone in Bremen neu angesiedelt, so daß sich eine Erweiterung der hiesigen Schokoladenindustrie angebahnt hat.

e) Industrie der Kaffee-Verarbeitung

Etwa um die Jahrhundertwende ging man allgemein dazu über, den Kaffee geröstet in den Handel zu bringen, anstatt das Rösten wie bisher der Hausfrau zu überlassen. Es war naheliegend, daß sich in Bremen die Kaffee-Importeure mit dieser Aufgabe befaßten, und so entstanden im Laufe der Zeit neben einer Vielzahl kleiner Betriebe in Verbindung mit dem Handel eine Reihe von industriellen Großröstereien, die ihren Absatz auf das ganze Reichsgebiet ausdehnten und den „Bremer Kaffee" bekanntmachten. Die Abb. III a 29



Abb. III a 29 Schilling, Kaffee-Rösterei

zeigt als Beispiel die Kaffee-Rösterei der Firma Schilling & Co. Darüber hinaus hat jedoch die Bremer Kaffee-Verarbeitung Weltruf gewonnen durch den koffeinfreien Kaffee Hag. Der Kaffee-Importeur Ludwig Roselius, dessen Vater an einer Koffein-Vergiftung gestorben war, hatte mit einer Reihe von Mitarbeitern ein Verfahren erfunden, das Koffein ohne Schädigung der Aroma-Stoffe zu entziehen. Daraufhin wurde 1906 zur Auswertung dieses Verfahrens die K a f f e e - H a n d e l s - A.G. gegründet und am Holzhafen in dem neuen Industriegebiet neben den Getreide- und Ölmühlen eine für die damalige Zeit ungewöhnlich fortschrittliche Fabrikanlage geschaffen (Abb. III a 30). Gestützt auf den Patentschutz des Verfahrens und dank einer hervorragenden Propaganda gelang es, in wenigen Jahren den Kaffee Hag international bekanntzumachen. Im Laufe der Zeit wurden in fast allen europäischen Ländern und in USA selbständige Untergesellschaften zur Herstellung des Kaffee Hag errichtet. Die Kaffee Hag und die



Abb. III a 30 Kaffee-Handels A.G.

übrigen Großröstereien konnten ihre Aufwärtsentwicklung bis zum zweiten Weltkrieg stetig fortsetzen, und selbst während der Krisenjahre von 1930 bis 1932 ist die Gesamtbeschäftigtenzahl dieses Industriezweiges von 800 auf 1000, davon etwa die Hälfte bei Kaffee Hag, gestiegen, während sie zur gleichen Zeit in der gesamten übrigen Bremer Industrie stark abfiel.
Schwere Zerstörungen waren auch für diesen Industriezweig das Ergebnis des letzten Krieges – die Kaffee Hag wurde neunmal bei Luftangriffen getroffen –, und erst in den letzten Jahren, seitdem der Kaffee-Import wieder einsetzte, hat die kaffeeverarbeitende Industrie nach weitgehender Beseitigung der Kriegsschäden in steigendem Maße ihre alten Aufgaben wieder aufnehmen können, jedoch wird die weitere Aufwärtsentwicklung durch Import-Schwierigkeiten und vor allem durch die außerordentlich hohe, den Konsum drosselnde Kaffee-Verbrauchssteuer behindert.

4. Industrie der Holz- und Schnitzstoffe
(Säge- und Hobelwerke, Möbelherstellung, Stuhlrohrfabrikation)

In der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts begannen die bedeutenden Holzhandelsfirmen in Verbindung mit ihren Lagerplätzen im Hafengebiet S ä g e - und H o b e l w e r k e zur Bearbeitung des importierten Holzes zu errichten, nachdem die Dampfmaschinen die bis dahin bestehende Bindung der Holzbearbeitung an den Wasserkraftantrieb aufgehoben hatten. Mit dem Ausbau der Häfen ist vor allem in der Industrialisierungsperiode vor dem ersten Weltkrieg die Zahl und Größe dieser Betriebe ständig gewachsen, von denen einige zu den bedeutendsten Hobel- und Furnierwerken Deutschlands zu zählen sind. So sind die Betriebe der holzbearbeitenden Industrien mit den zugehörigen Holzlagerplätzen vom Hohentorshafen (S c h m e d e s) weserabwärts zum Holz- und Fabrikenhafen (L o g e m a n n & W a r d e n b u r g, S t e i n b r ü g g e & B e r -

ninghausen) und im größten Ausmaße im Industriehafengebiet (Krages, Kellner, Dreyer & Hillmann, Miltenberg & Kriete) – siehe Abb. III a 4 – ein typisches Merkbild im Gesamtbild der Bremer Häfen geworden, abgesehen vom Zollauslandsbezirk der Freihäfen, in dem Industriebetriebe nicht zugelassen sind.

Die Einfuhr ausländischer Hölzer in Verbindung mit dem wachsenden Wohlstand der Stadt ließ schon frühzeitig in den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts die ersten Möbelfabriken entstehen (I. H. Schäfer, Heinrich Bremer). Bremens hohe Wohnkultur und die großen Aufgaben, die der Schiffbau für die Einrichtung der Passagierschiffe stellte, haben seitdem zur Errichtung weiterer namhafter Betriebe geführt (Vereinigte Werkstätten, Deutsche Holzkunst-Werkstätten, Panhorst (Abb. III a 31).



Abb. III a 31 Panhorst, Möbelfabrik
Montagehalle für Polstermöbel

Als ein im Rahmen der Industriegruppe Holz- und Schnitzstoffe für Bremen typischer, aus dem Importhandel entstandener Industriezweig ist weiterhin die Stuhlrohrfabrikation zu erwähnen. Schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts befaßten sich verschiedene Kleinbetriebe damit, von den aus Niederländisch-Indien kommenden Segelschiffen das zum Schutz der kostbaren Ladung dienende Stuhlrohr aufzukaufen, zu sortieren und für Zwecke der Korbwaren- und Stuhlherstellung in den Handel zu bringen. Das gutgehende Geschäft führte bald zum direkten Import der Rohrstangen aus Indonesien und von der Malaiischen Halbinsel, wo die Rotangpalme als Schlingpflanze im Urwald den Rohstoff des Stuhlrohrgeflechtes in der zur Veredelung benötigten Qualität liefert. Mit der Entwicklung technischer Verfahren zur Verarbeitung des Rohres entstanden in Deutschland, vor allem in Bremen und Hamburg, Stuhlrohrfabriken, unter denen die 1876 gegründete Rohrfabrik Menck, Schultze & Co. seit jeher eine bedeutende Rolle gespielt



Abb. III a 32 Menck, Schulze & Co., Rohrfabrik GmbH.
Rohr-Sortiererei

hat. Nachdem der erste Weltkrieg die bis dahin in der Welt führende Stellung der deutschen Stuhlrohrfabriken zerstört hatte, ließ der zweite Weltkrieg die inzwischen wieder angeknüpften internationalen Verbindungen erneut abreißen. Das Bremer Werk wurde 1944 fast vollständig zerstört, aber es ist aus Trümmern neu und technisch verbessert wieder erstanden, und mit der gleichen Kapazität wie vor dem Kriege hat die Rohrfabrik Menck, Schultze & Co. ihre neben den Hamburger Fabriken maßgebliche Stellung in der Versorgung des In- und Auslandes zurückgewonnen (Abb. III a 32).

5. Baugewerbe und Baustoffindustrie, Steingutindustrie, Linoleumindustrie

Seitdem gegen Ende des Jahrhunderts die Industrialisierung der Stadt und die damit verbundene Bevölkerungszunahme eine entsprechende Ausweitung des Baugewerbes zur Folge hatte, haben sich bedeutende Bauunternehmen entwickelt, die hinsichtlich ihrer Arbeiterzahl und ihrer technischen Ausrüstung, und damit hinsichtlich ihrer organisatorischen Struktur, zwar den Rahmen des Handwerks verließen, andererseits aber auch nicht zu Industrieunternehmen im üblichen Sinne wurden, da ihnen die Fabrik als Merkmal fehlt, und die handwerkliche Arbeit am Bauplatz grundsätzlich die gleiche blieb. Obwohl diese, nicht mehr zum Handwerk sich zählenden Bauunternehmungen 1928 bereits 5600 und im größeren Stadtgebiet heute wie vor dem Kriege etwa 9000 Menschen in Bremen (ohne Bremerhaven) beschäftigen, sind im Rahmen dieser Betrachtungen (siehe 1. Teil, Abb. III a 5 und 6) auch die großen Bauunternehmungen nicht zur Industrie gerechnet worden, zumal eine klare Abgrenzung gegenüber den handwerklichen Betrieben kaum möglich ist. Bei verschiedenen großen Baufirmen tritt allerdings der Charakter des industriellen Unternehmens dadurch in Erscheinung, daß sie

sich neben der Bautätigkeit mit der industriellen Holzbearbeitung und der Herstellung von Baustoffen befassen, also gleichzeitig zur Baustoffindustrie zählen. So gehört zu dem führenden industriellen Bauunternehmen Bremens, der Firma Kellner, das im Industriehafen gelegene größte nordwestdeutsche Sägewerk (Abb. III a 33), das mit sechs Hochleistungsgattern jährlich 20 000 bis 25 000 fm Nadelholz verarbeitet, ferner ein Leichtbauplattenwerk mit einer jährlichen Kapazität von 350 000 qm Holzwolle-Leichtbauplatten und schließlich ein Betrieb zur Herstellung von Betonwaren und Kunststeinplatten (Deutsche Zementindustrie H. Kellner & Co.), der als erste Bremer Betonwarenfabrik bereits seit 1891 besteht. Ein weiteres Beispiel der Verbindung von Baufertigung und Baustoffindustrie ist die Firma Reiners, die am Rande des Stadtgebietes in Bremen-Mahndorf die erste und im hiesigen Raum leistungsfähigste Kalksandsteinfabrik errichtete, die neben den traditionellen roten Ziegeln den weißen Stein mit Erfolg eingeführt hat.



Abb. III a 33 Kellner & Co.
Werkgelände mit Floßhafen

Als ein für die Rohstoffversorgung des Bauwesens wichtiger Betrieb der Bremer Baustoffindustrie ist ferner vor allem die der Norddeutschen Hütte (siehe nachstehend unter 7) angegliederte, schon vor dem ersten Weltkrieg entstandene Zementfabrik zu erwähnen, deren Bedeutung sich besonders in den Notjahren nach 1945 erwies.

Als Zementverbraucher sind seit dem Kriege neben dem Baugewerbe zahlreiche neue Betriebe hinzugekommen, die zementgebundene Baustoffe liefern. Erwähnt seien insbesondere neuartige Deckenbalken und Dachplatten (z. B. Bremer Baustoffbalken- und Bremer Platten- und Schnellbauwerke, beide im Industriehafen gelegen), ferner Mauersteine aus Ziegelsplitt, die nach verschiedenen Verfahren, insbesondere von der Bremer Trümmerverwertung hergestellt werden[1]).

Während die Produktion von Baustoffen für den Rohbau sich im Hinblick auf die Transportkosten auf den örtlichen Bedarf beschränkte, sind mit den „Grohner Platten" und dem „Delmenhorster Linoleum" zwei für den Ausbau von Gebäuden wichtige Industrieerzeugnisse aus dem Bremer Wirtschaftsraum im In- und Ausland ein Qualitätsbegriff geworden.

Zur Herstellung von Steingutgeschirr hatten Bremer Kaufleute bereits 1852 die Steingutfabrik Wittenburg in Farge und 1869 die Norddeutsche Steingutfabrik in Grohn errichtet. Gegen Ende des Jahrhunderts wurde dann die Fabrikation von Wandplatten aufgenommen, die den Weltruf der Bremer Steingutindustrie begründete. Mit der Grohner Wandplattenfabrik (gegr. 1906) und der Bremer Wandplattenfabrik in Aumund (gegründet 1911 als Tochtergesellschaft der Nordd. Steingutfabrik) beteiligten sich bald zwei weitere Betriebe an der rasch zunehmenden Produktion. Nach dem ersten Weltkrieg wurden die Steingutfabrik Wittenburg und die Grohner Wandplattenfabrik als Tochtergesellschaften von der Norddeutschen Steingutfabrik A.G. übernommen, in der seitdem die vier Betriebe der Bremer Steingutindustrie vereinigt sind. Ebenso wie in den zwanziger Jahren ist es dem Unternehmen auch nach dem zweiten Weltkrieg bald gelungen, die Auslandsmärkte zurückzugewinnen; nachdem 1939 die Produktion eingestellt werden mußte, konnte 1946 zunächst mit der Fabrikation von Steingutgeschirr begonnen werden. Seit 1948 werden wieder, wie vor dem Kriege, Wandplatten in den Grohner Betrieben und Bodenfliesen in Farge hergestellt, und seit 1950 hat das Unternehmen mit im Mittel rund 1600 Beschäftigten wieder seine Vorkriegsleistung erreicht (Abb. III a 34).

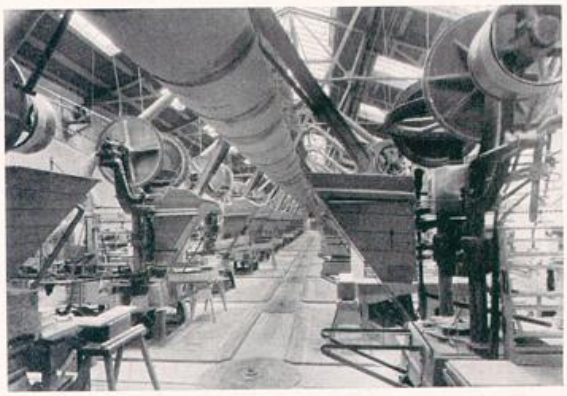


Abb. III a 34 Norddeutsche Steingut A.G.,
Bremen-Grohn, Pressensaal

Ebenso wie für die Steingutindustrie war die Zeit um die Jahrhundertwende auch die entscheidende Entwicklungsperiode der Delmenhorster Linoleumindustrie. 1882 wurde unter Beteiligung der von Walton, dem englischen Erfinder des Linoleums, gegründeten „Linoleum Manufacturing Company" die erste deutsche Linoleumfabrik unter dem Namen „German Linoleum Manufac-

[1]) siehe unter XIII

turing Company", seit 1896 „Deutsche Linoleum-Werke Hansa" von Bremer und Delmenhorster Kaufleuten ins Leben gerufen. Durch die seit langem dort ansässige Korkindustrie, deren Abfall zur Linoleumherstellung verwendet werden konnte, bot Delmenhorst als Standort der neuen Industrie einen besonderen Vorteil, während Bremen selbst als Zollausland nicht in Betracht kam. Die zunehmende Bedeutung des Linoleums ließ bereits 1892 und 1899 zwei weitere Linoleumfabriken entstehen, die „Delmenhorster Linoleumfabrik Anker-Marke" und die „Bremer Linoleumwerke Delmenhorst Schlüssel-Marke". Außerdem übernahmen diese beiden Werke späterhin die in Neukölln und Köpenick bereits bestehenden Linoleumfabriken.

Die erfolgreiche Entwicklungs- und Blütezeit, in der die Delmenhorster Linoleumindustrie in Deutschland führend geworden war, wurde durch den ersten Weltkrieg abgebrochen. Die schwierige Nachkriegszeit führte, nachdem die ausländischen Beteiligungen abgelöst waren, 1926 zum Zusammenschluß der drei Delmenhorster Werke mit den „Germania-Linoleum-Werke A.G." in Bietigheim/Württemberg, unter der neuen Firma „Deutsche Linoleum-Werke" mit dem Sitz zunächst in Berlin, später in Bietigheim. Der Betrieb der früheren Deutschen Linoleum-Werke Hansa mußte in der Krise 1930/32 stillgelegt werden und ist seitdem nicht wieder zur Linoleumfabrikation eingesetzt worden. Die beiden anderen einander benachbarten Werke dagegen sind inzwischen zu einem einzigen Großbetrieb von 36 ha Grundfläche zusammengewachsen (Abb. III a 35). Nach dem zweiten Weltkrieg waren die



Abb. III a 35 Deutsche Linoleumwerke A.G., Delmenhorst

Folgen schwerer Luftangriffe zu überwinden, die die Kapazität des Werkes um etwa 25 Prozent verringert hatten, und erst verhältnismäßig spät kam die Versorgung mit den unentbehrlichen Rohstoffen: Leinöl, Kork und Jute in Gang. Seitdem ist es jedoch gelungen, die Vorkriegsproduktion wieder annähernd zu erreichen und auch auf dem Weltmarkt gegen die englische, amerikanische

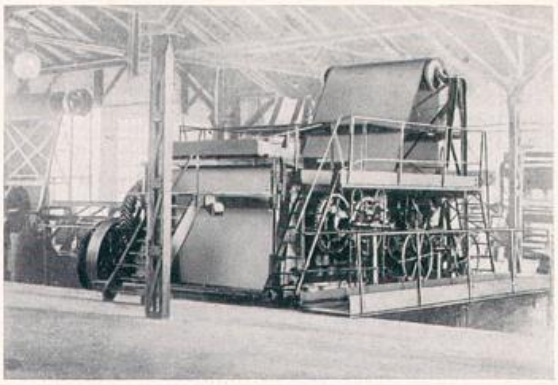


Abb. III a 36 Deutsche Linoleumwerke A.G., Delmenhorst, Uni-Kalander

und holländische Konkurrenz, die jahrelang das Feld für sich allein hatte, erneut festen Fuß zu fassen (Abb. III a 36).

6. Mineralölindustrie

Die Industrie der Mineralölverarbeitung ist in Bremen bereits seit 1864 vertreten, als August Korff vor den Toren der Stadt an der Stephanikirchenweide eine Petroleum-Raffinerie gründete zur Gewinnung des für Beleuchtungszwecke hochbegehrten Petroleums aus amerikanischem Rohöl, das in Nordenham aus Seeschiffen gelöscht und von dort mit Leichtern nach Bremen gebracht wurde. In der darauffolgenden Blütezeit des Bremer Petroleumhandels entwickelte sich die Korffsche Raffinerie rasch zu einem erfolgreichen Unternehmen. Als später der Mineralölhandel immer mehr in amerikanische Abhängigkeit geriet und Bremen als Handelsplatz zugunsten von Hamburg und Mannheim seine Bedeutung verlor, wurde die Korffsche Raffinerie schließlich von der Standard Oil übernommen. Als Zweigbetrieb der Esso ist das Werk mit 120 Beschäftigten unter dem Namen Ebano Asphalt-Werke heute nach Überwindung schwerer Kriegsschäden insbesondere für die Herstellung von Spezial-Schmierölen und Schmierfetten für die Industrie eingesetzt.

Unvergleichlich günstigere Möglichkeiten als bei der durch Seeschiffe nicht erreichbaren und räumlich beengten Korffschen Raffinerie bestanden für das 1910/11 von der Deutschen Vacuum Oel A.G. errichtete Werk infolge der Lage am seetiefen Wasser am Industriehafen. In der ständigen Erweiterung der Anlagen seit der Gründung kommt die gewaltige Zunahme des Mineralölverbrauchs während der letzten Jahrzehnte zum Ausdruck. Bis zum Beginn des zweiten Weltkrieges war die Verarbeitungskapazität auf 10 000 t pro Monat, die Belegschaft von ursprünglich 100 auf 300 Personen angewachsen. Durch Luftangriffe wurde zwar die Tankanlage von 180 000 cbm Fassungsvermögen zu über 50 Prozent zerstört, aber die Fabrikationseinrichtungen blieben glücklicher-

weise weitgehend verschont, so daß das Werk schon bald wieder einsatzbereit war. Seitdem ist das Fassungsvermögen der Tankanlage wieder auf 135 000 cbm angewachsen, vor allem wurde in Verbindung mit dem Marshall-Plan durch Errichtung einer 1945 fertiggestellten Top-Destillations-Anlage für arabisches Rohöl die Verarbeitungskapazität bedeutend erhöht. Das Werk, Abb. III a 37, das sich weiterhin im Ausbau befindet, ist seitdem in der Lage, mit 500 Beschäftigten monatlich 50 000 t Rohöl zu verarbeiten, und gehört heute mit einem Anteil von etwa 13 Prozent an der westdeutschen Raffinerie-Produktion zu den bedeutendsten und modernsten deutschen Raffinerien.



Abb. III a 37 Deutsche Vacuum Oel A.G.

7. Norddeutsche Hütte

Auf Anregung Wiegands wurde das Unternehmen 1908 als Hochofenwerk mit Kokerei und Zementfabrik unter dem Gesichtspunkt der transportmäßig günstigen Lage an der Weser gegründet und erreichte bereits vor Beginn des ersten Weltkrieges mit drei Hochöfen, 120 Koksöfen und der Zementfabrik beachtliche Bedeutung, wenn es auch nicht mehr zu der beabsichtigten Errichtung eines Walzwerkes kam. Die Abbildung III a 38 aus dem Jahre 1932 zeigt die Gesamtanlage, wie sie im wesentlichen schon 1912 bestand.

Nach mehrjähriger Stillegung der Hochöfen und des Zementwerkes im Jahre 1931 infolge der Weltwirtschaftskrise, wobei nur die Kokerei auf Grund eines Gaslieferungsvertrages mit dem Bremer Staat auf 30 000 000 cbm jährlich ab 1934 weiterarbeiten konnte, wurde das Werk ab 1935 wieder voll in Betrieb genommen, nachdem die Hochöfen und Koksöfen modernisiert waren.

Neue Anlagen zur Erzeugung von Ferro-Nickel und Ferro-Vanadin, die 1937 errichtet wurden, trugen wesentlich zur besseren Ausnutzung der vorhandenen Einrichtungen bei und ermöglichten die Zunahme der Belegschaft. Kurz vor Kriegsende kam die Hütte durch schwere Bombenschäden zum Erliegen. 1946 wurden zunächst die gesamten Anlagen zur Demontage bestimmt, obwohl die

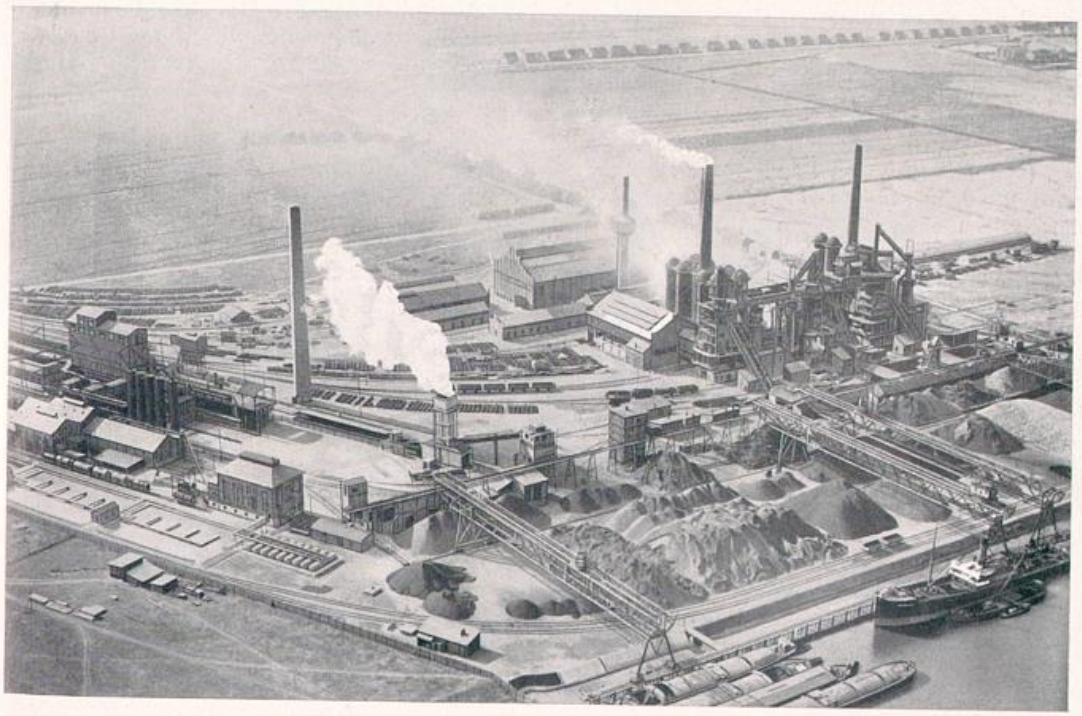


Abb. III a 38 Norddeutsche Hütte

Strom- und Gaslieferung für die Bremer Bevölkerung unentbehrlich war und die wiederaufgenommene Zementproduktion grundlegende Bedeutung für den Wiederaufbau der Stadt hatte. Es gelang schließlich, die Freigabe der Kokereianlage und des Zementwerkes zu erreichen, in denen heute eine Belegschaft von 500 gegenüber 850 im Jahre 1937 beschäftigt ist. Die Hochöfen mit dem Kraftwerk, die Ferro-Nickel- und Ferro-Vanadin-Anlagen mußten jedoch demontiert und abgeliefert werden.

Blaum

b) Schiffswerften

Die A. G. „Weser", Bremen

Als die A. G. „Weser" im Juli 1905 ihre neue Werftanlage bei Gröpelingen eröffnete, hatte sie die Entwicklung zu einem Großunternehmen für Schiffs- und Maschinenbau bereits seit längerem angebahnt. Auf der Querhelling des alten Werftplatzes an der Stephani-Kirchenweide (jetzige Atlas-Werke) war 1903 der Reichspostdampfer „Prinz Sigismund" für den Norddeutschen Lloyd von Stapel gelaufen. Er hielt 3302 BRT, und mit diesen Abmessungen hatte man offenbar die Grenze der Leistungsfähigkeit der alten Werft erreicht.

Es mochte anfänglich als ein Wagnis erscheinen, eine völlig neue Werft in großen Ausmaßen anzulegen. Doch angesichts der staunenswerten Entfaltung des deutschen Seewesens seit der Jahrhundertwende mußte auch an der Weser etwas gewagt werden, wollte man nicht ein für allemal in den Hintergrund gedrängt sein und weiterhin in die Lage eines minderen Betriebes gebannt bleiben. Der Weg zum Großbetrieb mußte geöffnet werden. Überall auf deutschen Werften an der Ostsee wie an der Nordsee war man auf Ausbau bedacht. Kaum ein Schiffbauunternehmen von Bedeutung, das nicht während des Jahrzehnts zwischen 1900 und 1910 – ja zum Teil schon vorher – großzügige Erweiterungen ins Werk gesetzt hatte. Bisher hatten einige Werften an der Ostsee die Führung behaupten können. Vor allem stand der Stettiner Vulcan für den Bau deutscher Handelsschiffe größter Abmessung und stärkster Maschinenleistung seit rund zehn Jahren unbestritten in der vordersten Linie. Daneben behauptete F. Schichau in Elbing seinen Platz. Die Elbufer bei Hamburg waren ebenfalls besetzt mit leistungsfähigen Schiffbauanstalten. An der Unterweser außerhalb Bremens nahmen Joh. C. Tecklenborg und G. Seebeck in Bremerhaven-Geestemünde sowie der Bremer Vulcan in Vegesack einen vielversprechenden Aufschwung. Angesichts dieser ansteigenden Entwicklung anderer Unternehmen gab es schlechterdings keinen Grund, warum man in Bremen hätte zurückstehen sollen, zumal der Staat selbst durch den Ausbau des Stromes der großen Seeschiffahrt die besten Voraussetzungen geschaffen hatte. In Bremen mußte es eine Werft geben, die ebenfalls für den Bau größerer Schiffe geeignet war (Abb. III b 1 und 2).[1])

So lagen denn die Abmessungen der Neubauten, welche die A. G. „Weser" in den Jahren 190[illegible] bis 1914 fertigstellte, zwischen 5000 und 20 000 BRT. Es war ein schönes Zeichen für die enge Zusammenarbeit der beiden führenden bremischen Unternehmen, daß die beiden ersten größeren Handelsschiffe, welche die A. G. „Weser" auf der neuen Werft zu bauen hatte, wiederum vom Norddeutschen Lloyd in Auftrag gegeben wurden. Diese beiden Frachtdampfer des Lloyd, „Lothringen" und „Thüringen", kamen 1906 zu Wasser und waren auf je 5000 BRT vermessen. Mit dieser Größe war nun schon eine untere Grenze gegeben für die weiteren bei der Werft erbauten Linienfrachter. Die Größe des Regelfrachters für den Weltverkehr hielt sich in Abmessungen zwischen 5000 und 8000 BRT.

Den beiden Frachtern folgten 1907 und 1908 die beiden Reichspostdampfer „Goeben" und „Lützow" aus der Feldherrn-Klasse des Lloyd für den Ostasiendienst (8790 und 8820 BRT). Dann lieferte die Werft 1909 den Passagierdampfer „Berlin" von 17 320 BRT für die Fahrt Genua – New York des Norddeutschen Lloyd, ein Schwesterschiff des bei Tecklenborg gebauten „Prinz Friedrich Wilhelm". Beide Schiffe gehörten zum sogenannten verbesserten „Barbarossa-Typ". Während des ersten Weltkrieges lagen bei der Werft Aufträge für sieben weitere Lloyddampfer vor.

Für das umfangreiche Neubauprogramm der Hansa-Linie konnte die A. G. „Weser" bis Ende 1913 elf Einheiten mit Abmessungen zwischen 55[illegible] und 7480 BRT fertigstellen, und während der Kriegsjahre war der Bau einer gleichen Anzahl von Hansa-Frachtern vorgesehen. Der damals von der Werft geschaffene Typ erscheint als Inbegriff des hochwertigen deutschen Linienfrachters überhaupt. Einen weiteren vorbildlichen Frachtertyp lieferte die Werft 1913 an die 1905 von Ernst Glässel in Bremen gegründete Roland-Linie ab. Es war der Frachtdampfer „Roland" (6870 BRT) für den Südamerika-Westküstendienst. Der Dampfer gehörte zum Viermastentyp und war das Flaggschiff der jungen bremischen Reederei. Außer der Roland-Linie ließ die Hamburg-Bremer-Afrika-Linie damals zwei Dampfer mittlerer Abmessung bei der Werft bauen.

[1]) Siehe auch Abb. I b 5.

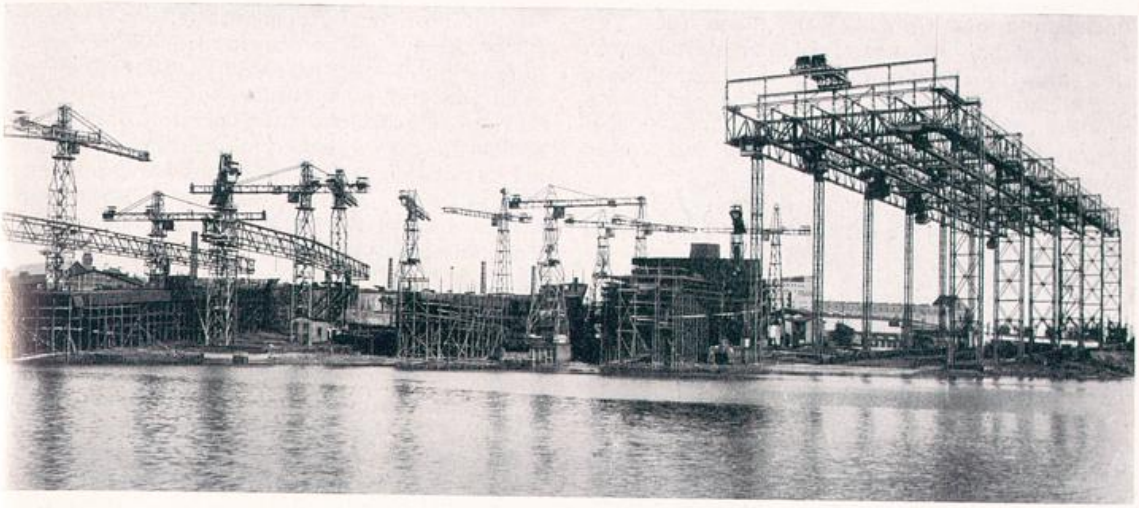


Abb. III b 1 Helling-Anlage der A.G. „Weser"

Zu den bremischen Firmen gesellten sich in den erfolgreichen Jahren 1910 bis 1914 führende Hamburger Reedereien. Vor allem hatte die Hapag den Weg zur A. G. „Weser" gefunden und gab 1912 den Auftrag für einen 20 000-Tonner. Das Schiff erhielt den Namen „William O'Swald" und war für den nordatlantischen Passagier- und Weltreisedienst der Hapag bestimmt. Mit drei Schornsteinen versehen, gehörte es zur sogenannten kleinen Imperator-Klasse. Nach Beendigung des ersten Weltkrieges fuhr der „William O'Swald" mit dem Namen „Resolute" wiederum unter der Flagge der Hapag.

Zum Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte nach dem Frieden von Versailles hat die A. G. „Weser" mit etwa 65 hochwertigen Schiffen einen bedeutsamen Beitrag geliefert (Abb. III b 3).

Als alte Geschäftsfreunde haben die namhaften bremischen Reedereien nicht mit Aufträgen gezögert. An erster Stelle steht wieder die Hansa-Linie mit einem Serienauftrag von vier großen Frachtern: „Sturmfels", „Werdenfels", „Falkenfels"



Abb. III b 2 Verwaltungsgebäude der A.G. „Weser", 1903/05, Architekt Diedrich Tölken †

und „Lauterfels" (je 6288 BRT). Sie wurden 1921 fertig und haben wesentlich dazu beigetragen, daß die Hansa-Linie damals so überraschend schnell ihre Indienfahrt wieder aufnehmen konnte. Weiteren Neubauten für die Hansa-Linie folgten 1925 bis 1927 die drei großen Motorschiffe „Neuenfels", „Rotenfels" und „Braunfels".

Zu einem Serienauftrag des Norddeutschen Lloyd gehörten sechs große Fahrgast- und Frachtschiffe (je 9500 BRT) mit den Namen „Weser", „Werra", „Saarbrücken", „Trier", „Coblenz" (Turbinenantrieb) und „Fulda" (Motorschiff). Mit den Motorschiffen hatte die A. G. „Weser" einen verheißungsvollen Anfang in der Verwertung des Ölmotors bei Handelsschiffen größerer Abmessung gemacht. Durch den U-Boots-Bau des Weltkrieges hatte man reiche Erfahrungen auf dem Gebiete des Motorantriebs sammeln können, die jetzt für die Handelsschiffe ausgenutzt wurden. Auf Reparationskonto lieferte die Werft 1926 den Passagierdampfer „Athos II" (15 100 BRT) für die Messageries Maritimes in Marseille, ein Doppelschraubenschiff mit Turbinenantrieb.

Als um die Mitte der zwanziger Jahre in Schiffahrt und Schiffbau eine krisenhafte Depression heraufzog, hielt man in den Kreisen der damaligen Wirtschaftsführer den Zusammenschlußgedanken (das Fusionieren) für das wirksamste Mittel, um die rückläufige Bewegung in ihrer Gesamtheit aufzufangen und eine straffe Rationalisierung der Betriebe durchzuführen. Reedereien und Werften haben diesen Gedanken folgerichtig verwirklicht, um der akuten Krise zu begegnen. In Bremen und bei der A. G. „Weser" wurde die Werftkonzentration als rationelles Mittel zur geschäftlichen Gesundung unter Führung des Bankiers I. F. Schröder in die Tat umgesetzt. So entstand am 28. Dezember 1926 als erster Großkonzern die „Deutsche Schiff- und Maschinenbau Aktiengesellschaft", die „Deschimag", mit dem Verwaltungshauptsitz in Bremen.

In diesem Riesengebilde waren 1928 schließlich acht Werften von den Küsten der Nord- und Ostsee vereinigt:

1. Aktiengesellschaft „Weser", Bremen,
2. Vulcan-Werke Hamburg A. G.,
3. Joh. C. Tecklenborg A. G., Wesermünde,
4. Vulcan-Werke Stettin A. G.,
5. G. Seebeck A. G., Wesermünde,
6. Aktiengesellschaft „Neptun", Rostock,
7. Nüscke & Co. A. G., Stettin,
8. Frerichs-Werft A. G., Einswarden.

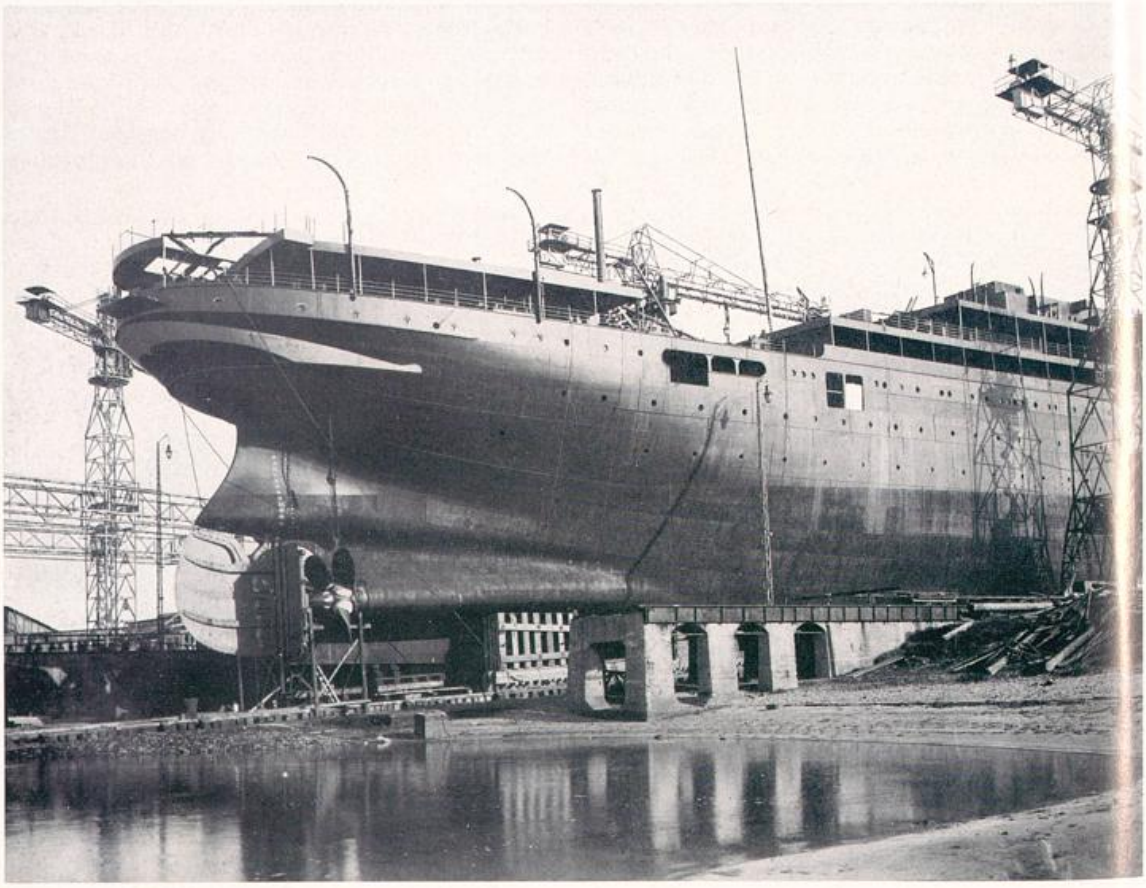


Abb. III b 3 Ablaufbahn am Schiffsheck

Für die Deschimag wirkten sich die getroffenen Maßnahmen zunächst günstig aus. Vor allem blieb auf diese Weise der Großschiffbau für die A. G. „Weser" und damit für Bremen erhalten. Von der Werft und aus den Häfen konnte alsbald das größte und schnellste Schiff der deutschen Handelsflotte seinen Weg nehmen.

Seit 1926 hatte die A. G. „Weser" in der Entwicklung moderner Schiffsformen (Maier-Schiffsform), besonders aber der Abdampfturbine nach dem System Bauer-Wach sowie der Flüssigkeits-Getriebe (Vulcan-Getriebe) eine führende Stellung errungen. Das erste Seeschiff dieser Entwicklung war das für die Co. Fraissinet in Marseille erbaute Passagiermotorschiff „Cyrnos" (2406 BRT). Einige Jahre später, 1930, erhielt dieselbe Reederei von der Weser-Werft den Turbinenschnelldampfer „Ile de Beauté" (2660 BRT) für den Dienst Nizza–Corsica. In der Formgebung und Linienführung wie auch in der Einrichtung hervorragend gelungen war der Dampfer ein Meisterstück höchstentwickelter Schiffbaukunst.

Am 16. August 1928 war die „Bremen" (51 656 BRT) zum Stapellauf bereit (Abb. III b 4 und 5). Es war ein Festtag für ganz Bremen. Die meisterhafte Formgebung wie Wulstbug, Oertzruder, windschnittig abgerundete Aufbauten und Stromlinienschornsteinmäntel gaben der „Bremen" im Unter- und Überwasserschiff die günstigen Widerstandsverhältnisse, die ihr auf der Probefahrt und auf allen späteren Reisen die hervorragenden Erfolge sicherten. Am 16. Juli 1929 verließ die „Bremen" vollbesetzt die Columbus-Kaje in Bremerhaven zur Jungfernreise nach New-York. Die Ausreise brachte einen Durchschnitt von 27,83 Knoten, die Rückreise einen solchen von 27,91 Knoten. Die „Mauretania" der Cunard-Linie, deren Maximum bei 26,25 Knoten gelegen hatte, mußte das „Blaue Band" an die junge schöne „Bremen" abtreten (Abb. III b 5 a und 5 b).

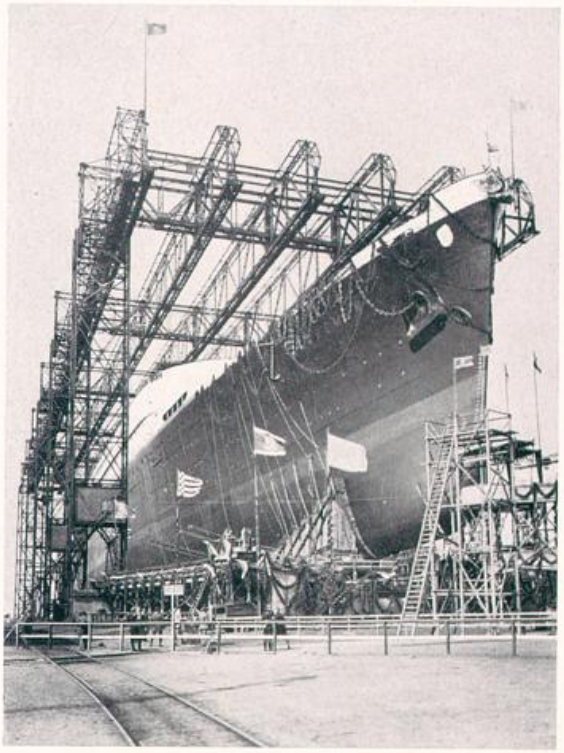


Abb. III b 4 Dampfer „Bremen" auf Helling V, kurz vor dem Stapellauf am 16. August 1928

Weder der Bau der „Bremen" noch die übrigen Neubauten der letzten zwanziger Jahre konnten aber darüber hinwegtäuschen, daß wieder ein-

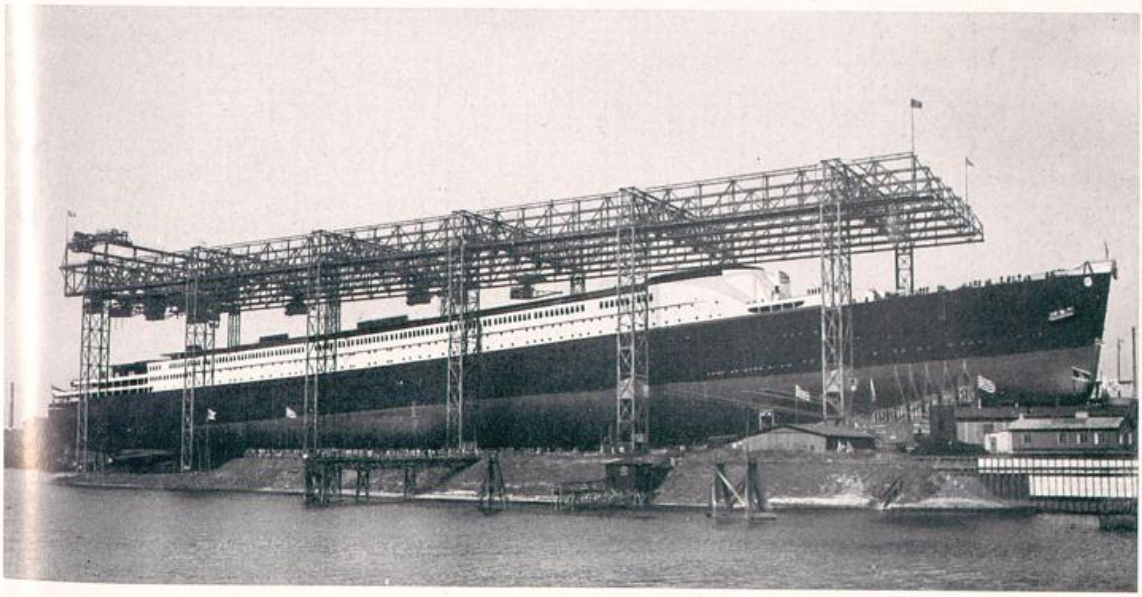


Abb. III b 5 Dampfer „Bremen" auf Helling V, kurz vor dem Stapellauf am 16. August 1928

Der Vierschrauben-Turbinendampfer „Bremen"

des Norddeutschen Lloyd, Bremen, erbaut von der Deutschen Schiff- und Maschinenbau A.-G., Werk A.-G. „Weser", Bremen

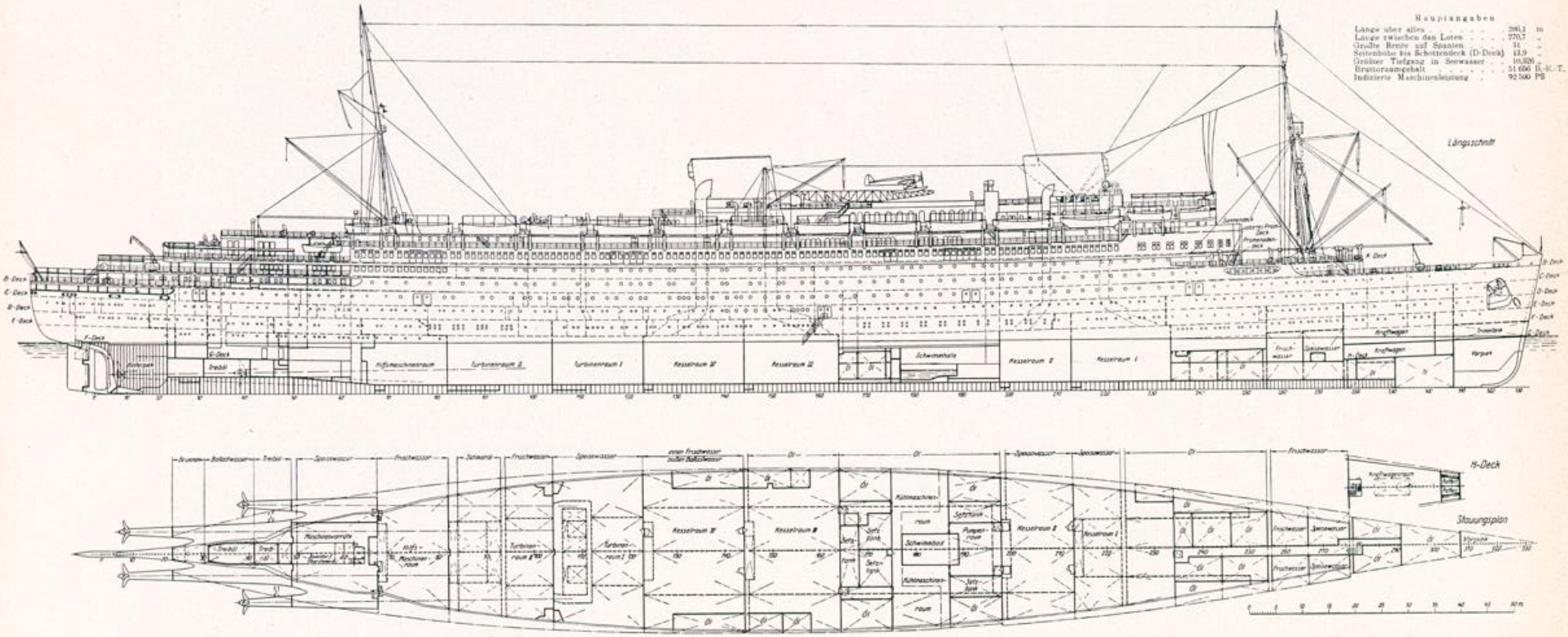


Abb. III b 5a

Der Vierschrauben-Turbinendampfer
„Bremen"
des Norddeutschen Lloyd,
Bremen, erbaut von der Deutschen Schiff- und Maschinenbau A.-G.,
Werk A.-G. „Weser", Bremen

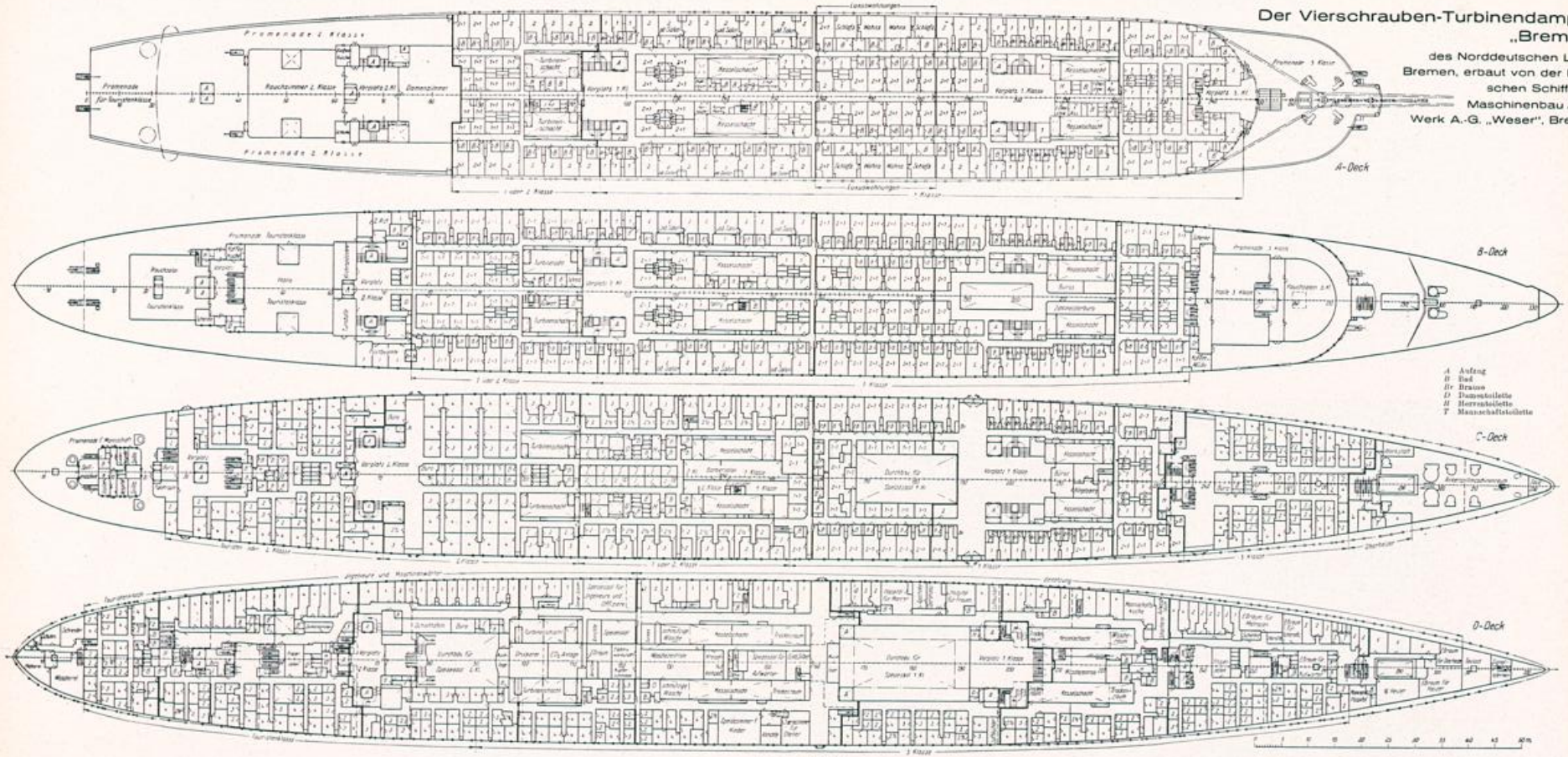


Abb. III b 5b



Abb. III b 6 Maschinenhallen, 1945 zerstört



Abb. III b 7 Maschinenhallen, wiederaufgebaut 1951
Architekt Th. Rottgeri



Abb. III b 8 Verwaltungsgebäude der A.G. „Weser", zerstört 1945, wiederaufgebaut 1949/50
Architekt Th. Rottgeri

mal eine der schwersten Krisen über die Weltwirtschaft heraufzog. Bevor diese große Krise Mitte Juli 1931 in Zusammenhang mit dem Niederbruch einiger maßgebender deutscher Banken voll zum Ausbruch kam, hatte die A. G. „Weser" noch die beiden Hansa-Dampfer „Geierfels" und „Uhenfels" als vorläufig letzte Neubauten abliefern können. Die Weser-Zeitung schrieb damals: „Mit Fertigstellung des Dampfers ‚Uhenfels' (Ablieferung am 14. März 1931) ist der Auftragsbestand der A. G. ‚Weser' erschöpft, und da keine weiteren Neubauaufträge vorliegen, ist die Gesellschaft gezwungen, einen großen Teil ihrer Arbeiter und Angestellten zu entlassen." Es sollten über zwei Jahre vergehen, ehe wieder ein Neubauauftrag bei der Werft einging.

Es ist dem Norddeutschen Lloyd zu danken, daß der trostlose Bann mehrjähriger Untätigkeit endlich von den Helligen der Werft genommen wurde. Am 11. Mai 1934 lief das Motorschiff „Kairo" [2]) (3180 BRT) für den Mittelmeer- und Levantedienst des Lloyd von Stapel. Es folgten die beiden großen Ostasien-Schnelldampfer „Scharnhorst" und „Gneisenau" (je 18 100 BRT, abgeliefert 1935).

In den Jahren 1934 bis 1939 kamen weiter sieben große Hansa-Motorfrachter von je 7760 BRT bei der A. G. „Weser" zu Wasser, dazu einige Großtanker für verschiedene Rechnung, vor allem aber die beiden gewaltigen Walfang-Mutterschiffe „Terje Viken" und „Unitas" [3]). Nach ihren Abmessungen – „Terje Viken" 20 638 BRT und „Unitas" 21 845 BRT – waren es die größten Tanker wie auch die größten Frachtschiffe der damaligen Welthandelsflotte.

Die Werft erlitt im Kriege und besonders im letzten Kriegsjahr durch Luftangriffe schwere Schäden (Abb. III b 6—8). Nach der Kapitulation wurde das Werk stillgelegt und zum größten Teil demontiert. Im Frühjahr 1948 mußte die große Hochhelling, ein Wahrzeichen Bremens, auf der die „Bremen" erbaut worden war, gesprengt werden.

Die Zukunft erschien trostlos. Erst als Anfang April 1951 alle Herstellungsbeschränkungen für den Schiffbau aufgehoben und die Werften aus der Demontageliste herausgenommen wurden, war die Bahn frei geworden zu neuem Aufstieg.

Mit welchen außerordentlichen Mitteln Reedereien und Werften trotz der starken Beschränkungen für den Schiffbau neuen Schiffsraum zu schaffen versuchten, dafür ist der Umbau des 1936 bei Howaldt in Kiel gebauten Dampfers „Fasan" der Argo Reederei Rich. Adler & Co. ein klassisches Beispiel, das vor allem auch kennzeichnend ist für die Güte des deutschen Schiffbaumaterials und die Kunst des deutschen Schiffbauers. Das 1270 BRT große Schiff wurde 1943 im Hamburger Hafen versenkt. Es konnte gehoben werden, wurde aber erneut von Bomben getroffen und geriet in Brand. Um die wertvollen Maschinen vor Vernichtung durch das Feuer zu bewahren, wurde das Schiff auf Grund gesetzt. Anfang 1949 wurde der „Fasan" gehoben. Die Untersuchung ergab, daß das Wasser die Eisen- und Stahlteile vor dem Verrosten geschützt hatte, das durch Bomben und Brand stark zerstörte Vorschiff mußte allerdings abgesprengt werden. Das Achterschiff wurde nunmehr bei Howaldt abgedichtet und trat als Torso, gezogen von zwei Schleppern, die Fahrt nach der Weser an, erreichte kurz vor Ausbruch eines Sturmes die Wesermündung und traf nach

[2]) Siehe Abb. II 21.

[3]) Siehe Abb. II 27 und 28.

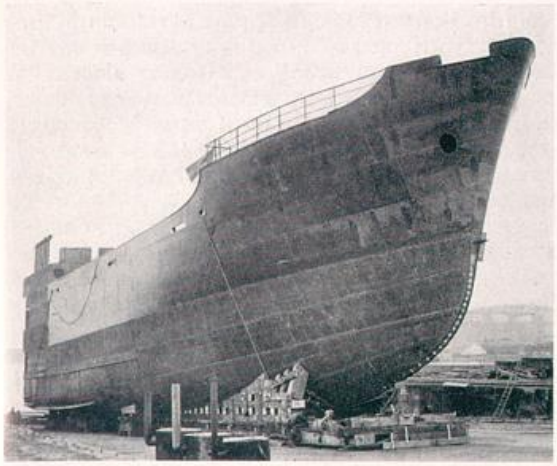


Abb. III b 9 Umbau des Argo-Dampfers „Fasan" auf der A.G. „Weser"

30stündiger Fahrt in Bremen ein. Auf der A. G. „Weser" wurde das Achterschiff überholt und ein neues Vorschiff gebaut, das auf der Abbildung zu sehen ist (Abb. III b 9). Nach dem Stapellauf des Vorschiffes erfolgte in einem Dock das Zusammenschweißen beider Schiffsteile. Aus dem alten 1270 BRT großen Schiff war ein neues mit 1409 BRT geworden.

Die Seebeck-Werft, A. G. „Weser", Bremerhaven

Das erste Jahr des neuen Jahrhunderts brachte der Seebeck-Werft einen räumlichen und betriebstechnischen Zuwachs am Bremerhavener Ufer der Geeste gleich unterhalb der Geestebrücke. Im Juni 1900 hatte die alte, seit 1834 bestehende Schiffbaufirma F. W. Wencke Konkurs anmelden müssen. Der Wencke'sche Platz mit Trockendock und einer Querhelling kam zum Verkauf, und die Seebeck A. G. ließ sich die Gelegenheit, den Platz von Wencke zu erwerben, nicht entgehen, um ihr Anwesen an der Geeste nochmals abzurunden.
Bei Wencke war 1884/1885 der erste deutsche Fischdampfer, die „Sagitta", erbaut worden. Mit dem Fischdampfer war eine neuartige zukunftsreiche Schiffsgattung erstanden und zumal für kleinere und mittlere Werftbetriebe ein außerordentlich dankbares Bauobjekt gegeben. In Erkenntnis dieser Entwicklung hatte Georg Seebeck tatkräftig dafür gesorgt, daß sein Unternehmen rechtzeitig Anschluß an das neue Geschäft des Fischdampferbaues erhielt. Mit den beiden Fischdampfern „Uranus" und „Friedrich" hatte Seebeck 1891 Grund gelegt zu jenem Geschäftszweig seiner Werft, der für die Zukunft das wirtschaftliche und technische Rückgrat des Unternehmens werden sollte. Der Weg zur führenden Spezialwerft für Hochseefischdampfer war beschritten, und es ist im Laufe der Jahre gelungen, auf diesem Gebiet einen europäischen Ruf zu erringen.

Im Jahre 1904 wurde eines der Trockendocks an der Geeste, das Seebeck von der Firma Carl Lange Johann's Sohn übernommen hatte, verlängert, so daß Schiffe bis zu 160 m Länge eingedockt werden konnten. Insgesamt erstreckten sich damals die Betriebe Seebecks über eine Wasserfront von 768 m auf beiden Ufern der Geeste.
1906 erwarb die Seebeck A. G. von der preußischen Regierung das Erbbaurecht auf dem Gelände um den alten Geestemünder Petroleumhafen. Schon im Herbst desselben Jahres konnte mit den Arbeiten für den Bau einer neuen Werftanlage auf diesem Gelände begonnen werden, und im Frühjahr 1910 waren die Arbeiten so weit gediehen, daß der Gesamtbetrieb nach dem neuen Werftplatz übersiedeln konnte, dessen Zentrum wiederum in zwei großen Baudocks von je 180 m Länge gegeben war (Abb. III b 10).
Die Maße der Baudocks ermöglichten die Fertigstellung größerer Seeschiffe, und die Aufträge für solche Schiffstypen blieben nicht aus. Seebeck lieferte 1911 und 1912 sieben Frachtdampfer mit Abmessungen bis zu 1700 BRT für die Erz- und Kohlefahrt der Reederei Stinnes. Weiter zeigt die Neubautenliste zwischen 1912 und 1916 drei Dampfer für die Bremer Argo-Linie, gleichfalls bis zu 1700 BRT. Außerdem konnte 1914 ein erster Auftrag für die Bremer Hansa-Linie erledigt werden. Es war der Dampfer „Lahneck" (1775 BRT) für die Spanienfahrt. 1914 wurden in den Baudocks die beiden größten Schiffe fertiggestellt, die Seebeck bisher gebaut hatte, die Tankdampfer „Meppen" und „Ems" von je 4050 BRT für die Deutsch-Amerikanische Petroleumgesellschaft. Einige Jahre später lieferte Seebeck, wiederum für die gleiche Gesellschaft, einen weiteren, noch größeren Tankdampfer mit Namen „Niobe", der nunmehr auf 7230 BRT vermessen war. Damit hatte der Schiffbau der Werft die Standardgröße des modernen Frachters erreicht.
Nach Beendigung des ersten Weltkrieges erhielt die Hamburg-Süd 1920 von Seebeck zwei Frachtdampfer von je 5750 BRT. Bemerkenswert sind ferner zwei Kohlen- und Erztransporter von je 5070 BRT, die 1922 und 1923 für eine britische Reederei geliefert wurden. Neben diesen größeren Bauten war in jenen Jahren auch der Fischdampferneubau mit Erfolg weiter betrieben worden. Ebenso befaßte man sich mit dem Bau von Hilfsfahrzeugen, darunter besonders mit der Konstruktion von Hochseeschleppern, die mit dem sogenannten Seebeck-Patentschleppgeschirr ausgerüstet wurden, einer Einrichtung, durch die die Kentergefahr bei seitlich austauendem Schlepper behoben wird.
Unter den größeren Neubauten der zwanziger Jahre sind die Frachtdampfer „Ganter" (1785 BRT) und „Strauß" (1840 BRT) für den Norddeutschen Lloyd bzw. die mit dem Lloyd fusionierte Argo-Linie zu nennen. Die beiden Dampfer erhielten für die winterliche Ostseefahrt auf Finnland am Bug und Steven Eisverstärkungen, die über das

übliche Maß weit hinausgingen. Die Schiffe gehören einem besonders gut gelungenen Typ an, der sich auch für die Fruchtfahrt nach Süd-Europa gut verwenden ließ. In dieser Zeit wurde der Gründer und Inhaber der Firma Georg Seebeck am 28. Februar 1928 in die Ewigkeit abberufen, im gesegneten Alter von 83 Jahren.

Noch im selben Frühjahr war die Mehrheit der Aktien des Unternehmens durch den Bremer Bankier I. F. Schröder in den Besitz der Deschimag gelangt. Die Seebeck-Werft konnte innerhalb einer höchst kritischen Situation als Zweigunternehmen der Deschimag bestehen bleiben. Ihr weiterer Betrieb war für die Zukunft gesichert. Auf diese Weise war für den Verlust der Tecklenborg-Werft den Hafenstädten ein Ausgleich geboten, der sich bei gebesserten Zeitläuften zum Wohl des Gemeinwesens auswirken konnte. Man hatte auf die besondere Stellung und den eigentümlichen Aufgabenkreis der Werft Rücksicht genommen. Die erfahrene deutsche Spezialwerft für den Fischdampferbau blieb der Stadt der Hochseefischerei erhalten. Der Name Seebeck ist lebendige und schaffende Gegenwart geblieben.

Als im Laufe der dreißiger Jahre sich die Hoffnung auf eine Besserung der Lage erfüllte, hat auch die Seebeck-Werft einen gerechten Teil an Neubauaufträgen hereinnehmen können. Im Laufe des Jahres 1936 wurden beispielsweise 35 Schiffe abgeliefert, darunter eine Serie von 15 großen Fischdampfern für englische Rechnung, dann zwei Reihen von Walfangbooten unter dem Namen „Treff" und „Rau".[1]) Unter den eigentlichen Seeschiffen dieser Jahre sind fünf Frachtdampfer von je 5450 BRT für den Afrikadienst der United Africa Co, einer englischen Firma, zu nennen. Weiter erhielt die Hansa-Linie das schöne Motorschiff „Tannenfels", das mit 7840 BRT das größte bislang bei Seebeck gebaute Schiff war. Außer diesem Indienfahrer ließ die Hansa-Linie zwei Frachter für die Spanienfahrt bei Seebeck bauen: „Lahneck" (2190 BRT) und „Sonneck" (1450 BRT). Von ähnlichem Typ sind die beiden schnellen Fruchtmotorschiffe „Mars" und „Zeus" (je 2460 BRT) für die Neptun-Linie in Bremen. Mit dem schnittigen Schrägsteven, dem fein durchgebildeten Kreuzerheck und den windschnittig abgerundeten Aufbauten machen sie einen fast jachtmäßigen Eindruck. Die binnenbords der Aufbauten liegenden Räume für eine Anzahl Fahrgäste sind auf einen vornehmen, schiffsgerechten Ton abgestimmt. Kenner und Liebhaber schöner Schiffe sind sich darin einig, daß mit dieser Art ein vorbildlicher Typ für den Schnellfrachter mittlerer Abmessung geschaffen worden ist.

Als nach dem zweiten Weltkriege von den Besatzungsbehörden zunächst der Bau von Fischdampfern bis zu 400 BRT freigegeben war, setzte sogleich der Bau dieses Typs wieder ein, und nach weiterer Lockerung einengender Vorschriften konnte auch wieder zum Bau größerer Fischdampfereinheiten übergegangen werden.

Im Rahmen der Deutschland zugestandenen Neubauten für die Handelsflotte wurden während der letzten Jahre Aufträge für namhafte Reedereien erledigt, so für die Neptun-Reederei und für die Argo-Linie in Bremen.

Für die Seebeck-Werft – die bisher insgesamt über 730 Schiffsneubauten erstellte – ist das Jahr 1951 insofern von besonderer Bedeutung, als es gerade 75 Jahre her ist, seit Georg Seebeck 1876 seine Firma in Geestemünde – eine Werkstatt für Kupferschmiedearbeiten und kleineren Maschinenbau – eröffnete.

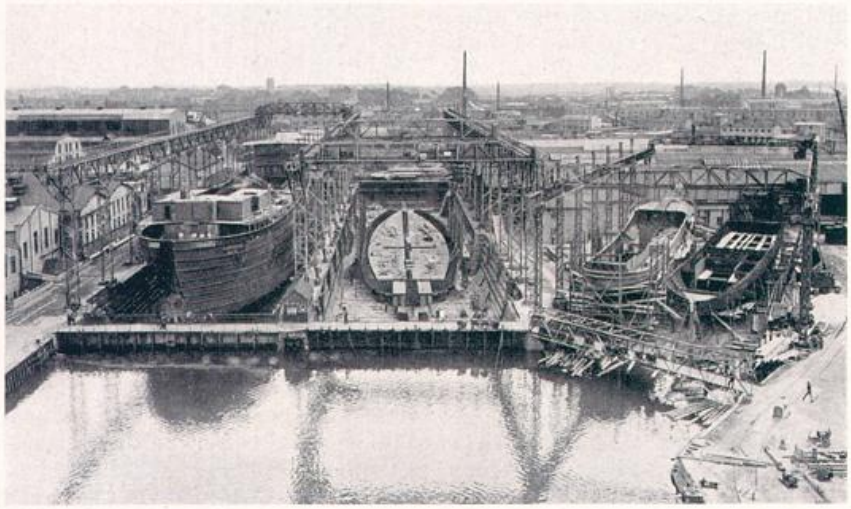


Abb. III b 10 Werft A.G. „Weser", Werk Seebeck, Bremerhaven
Blick auf Baudocks und Helgen

[1]) Siehe Abb. II 26.

Die Atlas-Werke A. G.: Werftabteilung

Als 1905 der Betrieb der A. G. „Weser" endgültig nach Gröpelingen verlegt wurde, gingen die bisherigen Anlagen in den Besitz der Norddeutschen Maschinen- und Armaturenfabrik über unter der Bedingung, daß Seeschiffe nur bis zu einer Größe von 800 BRT gebaut werden durften. In diesem Rahmen ist in der nächsten Folgezeit hier fleißig gebaut worden, meist Prähme, Leichter, Barkassen, Pontons, Schlepper, darunter solche besonderer Eigenart, wie Heckradschlepper für Oberweserschiffahrt. Dazu kamen Ausbesserungs- und Überholungsarbeiten an der Leichter- und Schlepperflotte des Norddeutschen Lloyd und der in Bremen ansässigen Binnenschiffahrtsbetriebe, sowie an den zahlreichen Fahrzeugen der staatlichen Strombauverwaltung (Abb. III b 11).

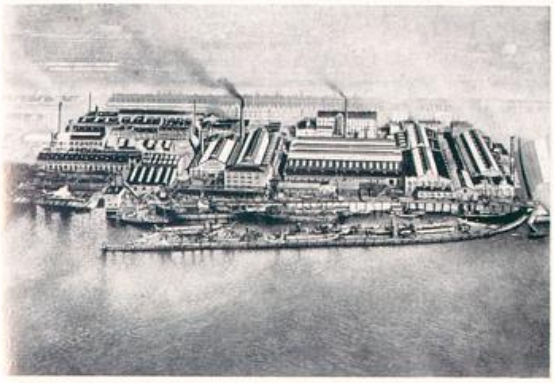


Abb. III b 11 Atlas-Werke A.G.

1911 wurde das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft unter dem Namen „Atlas-Werke" umgewandelt. Seitdem erfuhr der Schiffbau eine starke Ausweitung, und es wurden nunmehr auch Fracht- und Fahrgastdampfer gebaut, kurz vor Ausbruch des ersten Weltkrieges bis zu 1000 BRT. Unter den kleineren Fahrzeugen, die in dieser Zeit entstanden, waren einige Segelleichter für argentinische Rechnung, eine als Eineinhalbmaster getakelte Art von Frachtloggern, die unter eigenen Segeln die Fahrt nach dem La Plata machten. Das argentinische Ministerium der öffentlichen Arbeiten erhielt für den Dienst in der La-Plata-Mündung zwei Doppelschraubenküstendampfer von je 750 BRT, die Kaiserliche Werft in Wilhelmshaven den Stationsdampfer „Helga" und den Geschwaderdampfer „Nordsee". Das erste von der Werft erbaute 1000-Tonnen-Schiff war der „Brun von Warendorf" der Hanseatischen Dampfschiffahrtsgesellschaft in Lübeck. Hinzu kam jetzt auch der Bau von maschinenstarken Seeschleppern; für den Norddeutschen Lloyd der „Nordstern" und der „Centaur", zweier Schiffe mit 500 PS, für die Hansa-Linie die „Amerika", für die Kaiserliche Werft in Wilhelmshaven der „Vosslapp".

Nach dem ersten Weltkrieg wurden zunächst einige ältere Aufträge aus der Kriegszeit, insbesondere für die Kopenhagener Reederei J. Lauritzen, ausgeführt, dann folgte eine ganze Reihe von Frachtdampfern bis zu 1000 BRT für bremische Rechnung. Von 1921 bis 1924 erhielten die Neptun-Linie allein vier Dampfer für die Spanienfahrt und die Argo-Linie gleichfalls vier, die ihr verbundene Dampfschiffsreederei „Seefahrt" zwei Dampfer, die Hamburger Reederei Ernst Buß einen weiteren, während für die Hanseatische Dampfschifffahrtsgesellschaft in Lübeck schon 1920 ein Schwesterschiff des oben genannten „Brun von Warendorf", der Dampfer „Castorp", gebaut worden war, der nachmals als „Forelle" für die Argo-Linie gefahren hat. Für die Dampfschifffahrtsgesellschaft „Neptun" lieferten die Atlas-Werke 1929 zwei weitere Frachter, nun in der neuen Maier-Schiffsform, die „Bellona" und die „Delia". Für den Norddeutschen Lloyd und die Unterweser-Reederei A. G. wurden kräftige Schlepper erstellt, für die Weser-Seelotsengesellschaft in Bremerhaven 1927 der Lotsendampfer „Weser", der erste seiner Art in der Wesermündung, der die überalterten Lotsenschoner ablösen sollte, und als Besonderheit kamen 1931 drei Doppelschraubentunneldampfer für Rußland hinzu, wie dies vorher, 1922, schon mit einem Tankleichter für das Deutsche Kohlendepot, Hamburg, zur Verwendung auf ihrer Station Buenos Aires der Fall gewesen war: in schwierigstem Wetter war er über den Atlantik in seinen Bestimmungsort geschleppt worden. Alles in allem sind von 1920 bis 1931 115 Schiffe auf der alten Querhelling der Atlas-Werke entstanden.

Von den in den dreißiger Jahren erbauten Schiffen sind die für die Reederei Otto W. A. Schreiber in Bremen für den Fahrgastverkehr auf der Niederweser erstellten Motorschiffe in der Bevölkerung am bekanntesten, ja geradezu volkstümlich geworden: der „Hanseat" aus dem Jahre 1933 und seine drei Nachfolger in den nächsten Jahren, „Deutschland", „Weserstolz" und „Oceana". Vier ähnliche, aber etwas größere Fahrzeuge wurden 1938 an türkische Auftraggeber für den Verkehr im Goldenen Horn und im Bosporus geliefert. Kurz vor Ausbruch des neuen Weltkrieges liefen die beiden Doppelschraubenmotorschiffe „Flora" und „Fauna", deren Vorschiffe in Wulstform ausgebildet waren, für den Rhein-See-Dienst der Neptun-Linie von Stapel. Im ganzen sind bei den Atlas-Werken von 1933 bis 1939 – im Jahre 1932 hatte es infolge der großen Wirtschaftskrise hier überhaupt keinen Stapellauf gegeben – 167 Fahrzeuge entstanden. Daneben ist, damals wie auch zu jeder anderen Zeit, das Reparaturgeschäft von Seeschiffen während ihrer Liegezeit in den bremischen Häfen gepflegt worden, mit Hilfe eines mit allen technischen Einrichtungen versehenen Werkstattschiffes. So haben die Leistungen der Atlas-Werke auf dem Gebiet des Schiffbaues in den beiden Jahrzehnten zwischen den Weltkriegen trotz aller Hemmnisse und Hinderungen, trotz der politischen Auseinandersetzungen dieser Jahre, trotz aller wirtschaftlichen Schwierigkeiten, trotz Inflation und



Abb. III b 12 Bremer Vulkan, Gesamtansicht

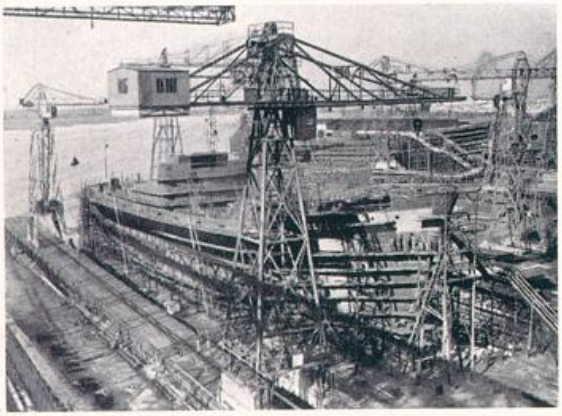


Abb. III b 13 Bremer Vulkan, Hellinganlage

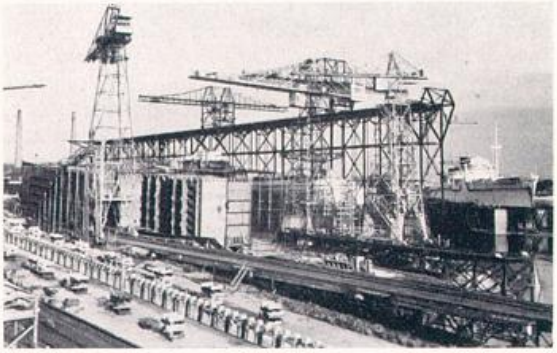


Abb. III b 14 Bremer Vulkan, Hellinganlagen

Wirtschaftskrise immer auf der Höhe der Zeit gestanden. Der zweite Weltkrieg hat das Unternehmen noch schwerer mitgenommen, neben allem anderen durch die starken Beschädigungen, die durch Luftangriffe hervorgerufen wurden. Die Werftanlage konnte bis heute erst zum Teil wiederaufgebaut werden; dabei wurden die veralteten Holzschlitten durch eine Wagen-Slipeinrichtung ersetzt und eine neue Krananlage aufgestellt.

Die Leistungsfähigkeit dieser Werftanlage, in der eine alte, nunmehr schon mehr als hundertjährige ehrenvolle Überlieferung lebt, konnte indessen trotz der immer noch beschränkten Arbeitsbedingungen in den Jahren nach dem zweiten Weltkrieg bereits wieder vielfach durch Neu- und Umbauten und durch Reparaturen unter Beweis gestellt werden. So wurden im Jahre 1951 zwei Fährschiffe für die Türkische Staatsreederei geliefert und damit der erste Auslandsauftrag nach dem Kriege glücklich durchgeführt. Die Zahl der seit Bestehen des Unternehmens fertiggestellten Neubauten ist damit nahezu auf 400 angewachsen.

Anmerkung: Der Aufsatz über die Atlas-Werke wurde von Staatsarchivdirektor Dr. Friedrich Prüser auf Grund der Unterlagen geschrieben, die in der nur maschinenschriftlich vorhandenen „Geschichte der Atlas-Werke Aktiengesellschaft in Bremen" von Dr. Otto Höver, abgeschlossen Frühjahr 1943, enthalten sind.

Der Bremer Vulkan Bremen-Vegesack

Als sich der Norddeutsche Lloyd auf Betreiben von Generaldirektor Dr. Heinrich Wiegand um die Jahrhundertwende entschloß, neben dem überseeischen Passagierverkehr auch die reine Frachtfahrt in weltweiten Liniendiensten aufzunehmen, war damit den Werften an der Unterweser für den Bau von Großfrachtertypen ab 5000 BRT aufwärts mit entsprechender Tragfähigkeit ein entscheidender Impuls gegeben (Abb. III b 12 bis 14). Solchermaßen konnte der Bremer Vulkan schon in der Spanne zwischen 1900 und 1905 für den Lloyd mehrere Cargo-Liner liefern, deren Abmessungen gegenüber den vorher bei der Werft erbauten Frachtfahrern mehr als verdoppelt erschienen. Hatten nämlich die beiden mittleren Frachter „Finnland" für die Argo-Linie und „Arta" für die Deutsche Levante-Linie, die 1898 abgeliefert wurden, noch 2220 und 2320 BRT, so erreichten die Frachterneubauten in den Jahren 1900 bis 1907 die für den Norddeutschen Lloyd geliefert wurden, einen Bruttoraumgehalt zwischen 5000 und 7500 t. Es waren die Schiffe „Straßburg", „Würzburg" und „Erlangen" (um 5000 BRT), sowie „Breslau" und „Brandenburg" (mit je 7500 BRT). Die beiden letzteren Dampfer waren auch für Zwischendeckspassagiere (Auswanderer) eingerichtet. Neben dem Lloyd erhielt die Argo-Linie zwei größere Frachtdampfer, „Alabama" und „Florida" mit je 4700 BRT, die als Trampdampfer in die Baumwollfahrt nach den Golfhäfen eingesetzt wurden. Es sind wohl die größten Schiffe gewesen, die unter der Hausflagge der Argo-Linie gefahren haben.

In der Folge stellten sich andere führende Reedereien als Auftraggeber für größere Einheiten beim Bremer Vulkan ein, darunter die Hapag, die Deutsche Ostafrika-Linie, die Woermann-Linie, die Hansa-Linie und die Roland-Linie. Letztere erhielt

1907 die beiden Frachter „Riol" und „Naimes" (je 5300 BRT). Von den damals in Vegesack gebauten Hansa-Dampfern wären „Liebenfels" und „Werdenfels" zu nennen (je 4600 BRT, Baujahr 1903). Drei Frachter für die Hapag aus dem Jahre 1905: „Rhenania", „Rhaetia" und „Rugia", hielten je 6600 BRT. Die beiden Dampfer „Kalif" und „Khedive" für die Deutsche Ostafrika-Linie waren auf 5900 BRT vermessen (Baujahr1906), und die Schiffe „Arnold Amsinck" und „Max Brock" für die Woermann-Linie wiesen 5200 BRT auf (Baujahr 1907).

Neben diesen Großbauten wurde die Herstellung kleinerer Einheiten eifrig gepflegt. Insbesondere erhielt die Bremen-Vegesacker Fischereigesellschaft, die schon in den Jahren vor 1900 einen wesentlichen Teil ihrer Heringslogger beim Vulkan hatte bauen lassen, wiederum einige Fahrzeuge dieses Typs mit je 135 BRT.

Besonders gesegnet mit Aufträgen für die Werft waren die Jahre 1911 und 1912. So konnte zu Anfang des Jahres 1912 das bisher größte beim Vulkan erbaute Schiff abgeliefert werden, der Fracht- und Passagierdampfer „Buenos Aires" (9100 BRT) für die Hamburg-Süd. Die beiden Fracht- und Passagierdampfer „Sierra Ventana" und „Sierra Salvada" für den Norddeutschen Lloyd (je 8200 BRT) wurden Ende 1912 und Anfang 1913 fertig, dazu der Frachter „Rappenfels" (5900 BRT) für die Hansa-Linie. Einer Serie von weiteren Frachtern für den Norddeutschen Lloyd (je 6600 BRT) aus den Jahren 1913 und 1914 folgte bei Ausbruch des ersten Weltkrieges der schöne Fahrgastdampfer „Zeppelin" für den Lloyd, der auf den beträchtlichen Raumgehalt von 14 100 BRT vermessen war. Nach dem Weltkrieg hat der Dampfer unter dem Namen „Dresden" noch manche Jahre unter der Lloydflagge erfolgreich gefahren.

Die Werft hat am Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte nach dem Ende des ersten Weltkrieges einen ganz wesentlichen Anteil gehabt. So kamen seit 1919/1920 wiederum für die führenden Schiffahrtsunternehmen an Weser und Elbe vielerlei große Frachter zu Wasser. Aus dieser Reihe sind besonders hervorzuheben die „Köln" (9200 BRT) für den Norddeutschen Lloyd sowie fünf Dampfer für die Hapag: „Bayern", „Württemberg", „Baden", „Sachsen" und „Hessen" mit Abmessungen zwischen 8100 und 9000 BRT. Die „Württemberg" wurde 1936 zu dem Walfangmutterschiff „Jan Wellem" der Ersten Deutschen Walfanggesellschaft in Wesermünde umgebaut. Die „Hessen" kam später mit dem Namen „Fechenheim" unter die Flagge der Unterweser-Reederei AG. in Bremen. Es waren Schiffe vom Viermastentyp. Ihnen gleich standen die beiden Frachter „Hindenburg" und „Ludendorff" (je 7800 BRT) für die Stinnes-Reederei in Hamburg.

Einen Höhepunkt für die Werft bildete der Bau der drei Passagierdampfer für die Südamerikafahrt des Norddeutschen Lloyd: „Sierra Ventana", „Sierra Cordoba" und „Sierra Morena" (je 11 400 BRT) aus den Jahren 1923 und 1924, dazu der Fahrgastdampfer „Berlin", gleichfalls für den Lloyd, der im Spätsommer 1925 seine Probefahrt machte und die beträchtliche Größe von 15 286 BRT erreichte. Mit einer Maschinenleistung von 12 000 PS lief das Schiff 16,5 Knoten. Die Abmessungen der „Berlin" wurden drei Jahre später übertroffen durch den Neubau des Motortankers „C. O. Stillman" für die Internationale Petroleum Company. Mit rund 16 000 BRT und 21 700 Tonnen Tragfähigkeit war es der größte Tanker, den die Welthandelsflotte bisher aufzuweisen hatte.

Im Laufe des Jahres 1926 war der Vulkan zum Motorschiffbau übergegangen. Ein bezeichnendes Beispiel dafür ist der Frachter „Ruhr" für die Hamburger Stinnes-Linie. Das Schiff hatte 5955 BRT. Auf dem Gebiet des Tankerbaues hat sich die Werft auch in den folgenden Jahren besonders ausgezeichnet. Die Abmessungen dieser Tanker lagen um 12 000 BRT, wie beispielsweise bei „Heinrich von Riedemann", „F. I. Wolfe", „Viktor Ross" aus den Baujahren 1930 bis 1933. Andere Tankerneubauten, für norwegische Rechnung, haben sich später angeschlossen.

Die Frachterflotte des Lloyd wurde beim Vulkan durch die Dampfer „Franken" und „Schwaben" sowie „Aller" und „Main", letztere vom Viermastentyp, vermehrt. Die Maße dieser Schiffe aus den Jahren 1926 und 1927 hielten sich zwischen 7700 und 8000 BRT. Von ganz besonderer Bedeutung in der Geschichte der Werft sind die drei Passagiermotorschiffe „Orinoco" (9660 BRT), „General Osorio" (11 590 BRT) und „St. Louis" (16 732 BRT) aus den Jahren 1928 und 1929. Die „St. Louis" übertraf mit ihren Abmessungen alle bisher in Vegesack gebauten Seeschiffe.

Um dieselbe Zeit konnte auf Reparationskonto für die „Cie. Générale Transatlantique" (Paris) ein Serienauftrag von vier Fracht- und Passagierschiffen mit den Namen „Oregon", „Washington", „Wisconsin" und „Wyoming" mit Abmessungen zwischen 7750 und 8066 BRT erledigt werden. Für die Hapag liefen u. a. die Großfrachter „Portland" und „Staßfurt" (etwa je 7200 BRT) von Stapel. Alle diese Schiffe waren von vollendeter Formgebung und zeigten besonders am Achterschiff eine sehr scharfe Linienführung, die ein günstiges Verhalten in strömendem Wasser bewirkte.

An den Neubauten seit Mitte der dreißiger Jahre wird in der Formgebung das deutlich, was man wohl mit Recht als einen „neuen Stil" der Schiffbaukunst bezeichnen kann. Dafür sind etwa folgende Schiffe charakteristisch: Frachtmotorschiff „Schwanheim" (5339 BRT) für die Unterweser-Reederei Bremen, nach den Grundsätzen der Maier-Form entworfen, weiter die Motorschiffe für norwegische Rechnung „Brattdal" und „Sönnavind" (je 4968 BRT), sowie einige andere Frachter für die Firma A. E. Möller in Kopenhagen, etwa die „Grete Maersk" und die „Marchen Maersk" (je 6570 BRT), Baujahr 1937.

Zwei moderne Fischdampfer, „Zieten" für die Firma Friedrich Albert Pust und „Friedrich Busse"

für die Firma Busse in Wesermünde, mit je 437 BRT (Baujahr 1934) zeigen im stark vorfallenden Steven und am Kreuzerheck alle Merkmale, die für die Bauart der neueren Einheiten dieses Typs wesentlich sind. Hervorragend gelungen in ihrer optimalen Formgebung sind auch vier Walfangboote aus dem Jahre 1936: „Southern Maid", „Southern Sea", „Southern Breeze" und „Southern Isles" für ein Walfangunternehmen in London. Diese wendigen Fahrzeuge waren auf je 334 BRT vermessen. Weitere Walfangboote ähnlichen Schlages folgten in den nächsten Jahren.

Unter den Auftraggebern der letzten Zeit vor dem zweiten Weltkrieg sind wiederum mancherlei ausländische Firmen, besonders britische Unternehmen, zu finden, dazu auch Norweger. Den Hauptstamm der Kunden bildeten jedoch immer noch die führenden deutschen Schiffahrtslinien. Mit den drei Frachtmotorschiffen „Goldenfels", „Hohenfels" (Abb. III b 15) und „Moltkefels" (je 7860 BRT) hat die Werft für die Hansa-Linie ebenfalls einen neuen Typ geschaffen. Gleiches gilt für einige Fracht- und Passagiermotorschiffe der Städte-Klasse des Norddeutschen Lloyd: „München", „Nürnberg" und „Dresden" (je 5600 BRT). Ihnen lassen sich die Neubauten „Kamerun" und „Togo" (je 5040 BRT) für die Woermann-Linie sowie die beiden Einheiten „Monserate" und „Arauca" (5570 und 4350 BRT) für die Hapag anschließen. Die „Arauca" war das erste Schiff mit turbo-elektrischem Antrieb, welches die Vegesacker Werft verließ. Die schöne Formgebung der beiden Motorschiffe „Minerva" und „Nestor" (je 2440 BRT) für die Neptun-Linie, Bremen, hat alle Kenner und



Abb. III b 15 Bremer Vulkan,
Hansa-Dampfer „Hohenfels" vor dem Stapellauf



Abb. III b 16 Bremer Vulkan,
Stapellauf des Dampfers „Argo"
der „Argo" Reederei, 1950

Schiffsliebhaber überrascht. Sie waren noch eben vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges fertig geworden.

Dann kam der Handelsschiffbau fast völlig zum Erliegen, und auch der Vulkan mußte sich auf Kriegsschiffbau umstellen. Erst im Laufe des Jahres 1949 gelang es, zunächst einige Aufträge für Fischdampferbauten von seiten der „Nordsee", Deutsche Hochseefischerei AG., Bremerhaven, hereinzubekommen. Es waren die Dampfer „Berlin" (siehe Abb. II 60), „München" und „Mannheim" von je 394 BRT, dazu der Trawler „Oskar Schulze" (378 BRT) für die GEG in Bremerhaven. Das Jahr 1950 brachte schließlich die Neubauten „Antares" (2700 BRT) und „Argo" (1500 BRT) (Abb. III b 16) für die Argo-Linie. Mit dem Einbau von diesel-elektrischen Antriebsaggregaten auf den zwei für die „Nordsee", Bremerhaven, bestimmten Trawlern „Freiburg" und „Tübingen" (je 420 BRT) (siehe Abb. II 62 u. 63) hat der Vulkan für die deutsche Hochseefischerei einen neuartigen Maschinenmechanismus geliefert.

Aus dem Baujahr 1951 sind endlich noch zu erwähnen der Motortanker „Dagmar Salen" für die Rederi A/B „Pulp" in Stockholm (10 500 BRT) und das Frachtschiff MS „Lichtenstein" (Fruchtschiff) für die Roland-Linie (2400 BRT).

Rickmers-Werft, Bremerhaven

Der seit 70 Jahren bewährten Überlieferung des Hauses getreu hat die Rickmers-Werft seit 1902 für die letzte Glanzzeit der großen Segelschiff-

fahrt noch einen wesentlichen Beitrag liefern können in Gestalt von drei stolzen rahgetakelten Schiffen aus Stahl, die sich durch ihre Abmessungen, ihre vollendete Formgebung und ihre ausgezeichneten Segeleigenschaften Weltruf errungen haben. So kam 1902 die weiße Viermastbark „Herzogin Cecilie" (3242 BRT) als Frachtschulschiff für den Norddeutschen Lloyd an der Geeste zu Wasser. 1906 folgte für eigene Rechnung die große Fünfmastbark „R. C. Rickmers" (5548 BRT), die zusätzlich mit einer Dampfmaschine als Hilfsantriebskraft ausgerüstet war, um auch bei Windstille Fahrt machen zu können. Man erfand die Bezeichnung „Segeldampfer" für diesen Typ. Es verdient erwähnt zu werden, daß von den sieben Fünfmastern der Welthandelsflotte drei an der Geeste gebaut worden sind, außer dem „R. C. Rickmers" noch die „Potosi" und die „Preußen". Der „R. C. Rickmers" ist lediglich von der großen französischen Fünfmastbark „France II" (Baujahr 1912) an Raumgehalt übertroffen worden. Der französische Riesensegler war auf 5633 BRT vermessen.

Zwei Jahre nach dem Bau des „R. C. Rickmers" erhielt ein belgisches Schulschiffunternehmen, die „Association Maritime Belge", die schlanke Viermastbark „L'Avenir" (2738 BRT), die anfangs von dem bekannten Bremerhavener Kapitän Emil Zander geführt wurde, der sich vorher auf dem Lloydschulschiff „Herzogin Sophie Charlotte" als Meister der Segelkunst bewährt hatte. Dieses erste Schulschiff des Lloyd war als „Albert Rickmers" 1895 auf der Werft erbaut worden.

Der Abklang der Segelschiffahrt und der Übergang zum Stahlschiffbau brachten es mit sich, daß auch die Rickmers-Werft sich dem Bau von Dampfschiffen zuwandte. Neben einigen Fischdampfern, die Rickmers zunächst selbst bereederte, dann aber verkaufte, wurden in den Jahren bis zum Beginn des ersten Weltkrieges mancherlei größere Frachtdampfer – bis 5000 BRT – erbaut, die in den Ostasiendienst der Firma eingesetzt wurden (Abb. III b 17). Da Rickmers sich nur auf den reinen Schiffbau beschränkte, mußten die Maschinen für die Dampfer von anderen Firmen geliefert werden, die sich neben dem Schiffbau auch mit Maschinenbau befaßten, wie beispielsweise Tecklenborg und Seebeck. Für die Zwecke einiger von der Rickmers-Reederei an der indischen und ostasiatischen Küste sowie auf dem Jangtse betriebenen Zweiglinien baute man einige Dampfer mittlerer Abmessung und Flußfahrzeuge. Typen ähnlicher Küstenfrachter konnten für die Zubringerdienste des Norddeutschen Lloyd in den indonesischen und chinesischen Gewässern geliefert werden.



Abb. III b 17 Rickmers-Werft

Als die Reederei unter Leitung von Paul Rickmers um 1910 nach Hamburg verlegt wurde, arbeitete der Schiffbaubetrieb unter dem Namen „Norddeutsche Werft" auf Geesthelle weiter, mußte jedoch 1924 aus Mangel an lohnenden Aufträgen die Arbeit einstellen. Dreizehn Jahre hat die Werft stillgelegen und konnte erst 1937 unter halbwegs günstigem Vorzeichen erneut eröffnet werden, nunmehr wiederum unter dem angestammten Namen der Rickmers-Werft.

Während der Jahre nach dem letzten Weltkrieg hat Rickmers durch neue Fischdampfer, Küstenmotorschiffe und mittlere Frachter einen wesentlichen Teil zum Aufbau unserer heimischen Fischerei- und Handelsflotte beigetragen.

Joh. C. Tecklenborg A. G., Bremerhaven-Geestemünde

Nachdem die Tecklenborg-Werft unter Leitung des hervorragenden Schiffbaumeisters Georg W. Claussen 1897 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden war und damit die notwendige finanzielle Grundlage für eine weitere bedeutsame Entwicklung erhalten hatte, wird die günstige geschäftliche Lage des Unternehmens um die Jahrhundertwende besonders durch drei wichtige Neubauten gekennzeichnet.

Im Jahre 1900 lief bei Tecklenborg das Dreimastvollschiff „Großherzogin Elisabeth" (1200 BRT) für Rechnung des Deutschen Schulschiffvereins Bremen-Oldenburg von Stapel, und zwei Jahre später erbaute die Werft das große Fünfmastvollschiff „Preußen" (5081 BRT) für die Hamburger Reederei F. Laeisz. Auf Grund einer sechzigjährigen Bewährung im Segelschiffbau hatte Tecklenborg mit diesem Riesensegler gleichsam das überhaupt letzte Wort auf diesem Gebiet der Schiffbaukunst gesprochen. Mit der 1895 bei Tecklenborg gebauten Fünfmastbark „Potosi" (4026 BRT) gehörte die „Preußen" zu den schnellsten Großseglern. Es waren die Spitzenschiffe in der Salpeterfahrt der Flying-P-Liners unter der Hausflagge von Laeisz.

Der Norddeutsche Lloyd erhielt 1900 von Tecklenborg den Dampfer „Neckar" (10 000 BRT), einen Viermastentyp, für den Auswandererdienst und das Frachtgeschäft über den Nordatlantik. Dem „Neckar" folgten einige andere Großfrachterbauten für den Lloyd mit Abmessungen zwischen 7000 bis 8000 BRT. War der Dampfer „Neckar" das größte Schiff, das man bisher an der Unterweser zu Wasser gelassen hatte, so sollte die Tecklenborg-Werft alsbald mit Bauaufträgen für noch größere Maschinenschiffe bedacht werden. Notwendige Voraussetzung für den Bau von Schiffen zwischen 10 000 und 20 000 BRT war die gründliche Modernisierung der Werft, die während der

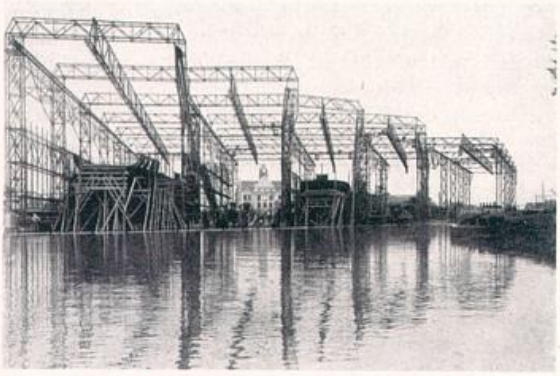


Abb. III b 18 Helgen der Tecklenborg-Werft

Jahre 1904 bis 1906 vorgenommen wurde. Neue Werkhallen entstanden. Über den fünf Hellingen wurden hohe Stahlgerüste für Laufkräne errichtet, dann ein Turmdrehkran an der Ausrüstungskaje, die zuvor auf eine Länge von 200 m neu fundiert und in festem Mauerwerk aufgeführt war. Alles in allem, das Bild einer modernen Großwerft, die für alle einschlägigen Arbeiten vollauf gerüstet war (Abb. III b 18 und 19).

So war es möglich, 1906/1907 den Reichspostdampfer „Prinz Friedrich-Wilhelm" mit rund 17 000 BRT für den Norddeutschen Lloyd zu bauen. Vorhergegangen war die Lieferung des Reichspostdampfers „Bülow" (rund 8000 BRT) für die Feldherrnklasse des Norddeutschen Lloyd. 1913/1914 wurde dann für die Hapag die „Johann Heinrich Burchard" (rund 20 000 BRT) fertiggestellt, ein Passagierdampfer der sogenannten kleinen Imperatorklasse – Dreischornsteintyp.

Noch vor Ausbruch des ersten Weltkrieges konnte Tecklenborg auch eines der ersten Motorschiffe bauen, einen mittleren Frachter für die europäische Fahrt der Bremer Hansa-Linie. Weiter erhielt der Schulschiffverein in jener Zeit die Dreimastbark „Prinzeß Eitel Friedrich" (1200 BRT) von der gleichen Linien- und Formenschönheit wie die „Großherzogin Elisabeth" von 1900. Bemerkenswert ist auch der Umbau des englischen Vollschiffs



Abb. III b 19 Tecklenborg-Werft, Werkhallen und Turmdrehkran

„Pass of Balmaha" in den Segelhilfskreuzer „Seeadler" des Grafen Luckner.

In den Jahren nach dem ersten Kriege steht der Maschinenbau der Werft im Zeichen des Motors und der Abdampfturbine nach dem System von Dr.-Ing. Hans Wach (nachmals Bauer-Wach), der als leitender Mann bei Tecklenborg tätig war. Außerdem hat die Werft um 1925/1926 die ersten Fischdampfer nach der Maier-Schiffsform entworfen und gebaut.

Hervorragend gelungen war der Bau des Bäderschnelldampfers „Roland" (2400 BRT) für den Norddeutschen Lloyd. Der „Roland" nahm im Frühsommer 1927 seine Fahrten nach Helgoland auf (Abb. III b 20).

Ihren alten Ruf als führende Werft für den Segelschiffbau hat Tecklenborg ebenfalls bis in die allerletzten Jahre des Bestehens wahren können. In den Jahren 1926 und 1927 liefen nacheinander

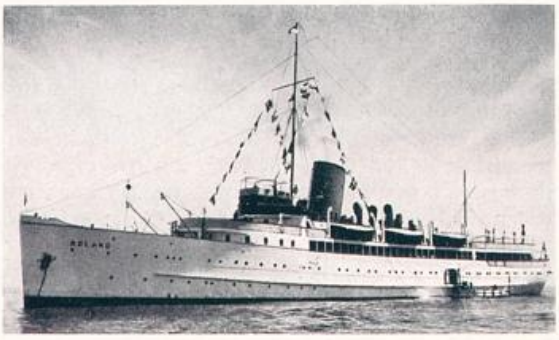


Abb. III b 20 Seebäderdampfer „Roland"

die Viermastbark „Padua" für Laeisz und der Dreimaster „Schulschiff Deutschland" für den Schulschiffverein von Stapel. Die „Padua" hat sich als Schnellsegler den übrigen „Flying-P-Liners", die bei Tecklenborg gebaut worden waren, ebenbürtig erwiesen.

Das letzte große Maschinenschiff, das die Werft im Jahre 1928 wenige Monate vor der Stillegung verließ, war der Hansadampfer „Treuenfels" (7300 BRT). Damit war zugleich eine Geschäftsverbindung beendigt, welche die Werft fast fünfzig Jahre hindurch – seit 1881 – mit der führenden Bremer Reederei der Linienfahrt auf Indien und zum Persischen Golf verknüpft hatte.

Im Zuge der Konzentration der Schiffbauindustrie, die seit 1925 von bremischen Finanzleuten unter Führung des Bankiers I. F. Schröder vorgenommen wurde, kam die Firma Tecklenborg in den Konzern der Deschimag und wurde stillgelegt.

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser-A.G., Bremerhaven

Die Gesellschaft wurde durch Übernahme einer schon in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts am Geesteufer in Lehe errichteten kleinen Werft im Laufe des Jahrs 1903 als G. m. b. H.

gegründet und 1921 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Die Leitung der Werft baute den Betrieb zielbewußt aus und nahm vor allem den Bau von Fischdampfern auf. So konnte auch dieses Unternehmen ganz wesentlich zur Entwicklung der Fischdampfer beitragen. Um die Mitte der zwanziger Jahre lieferte es die ersten drei Trawler mit Motorenantrieb, die an Bord mit elektrisch betriebenen Fischnetzwinden ausgerüstet wurden.
Im Jahre 1936 erbaute die Unterweser-Werft für die biologische Anstalt auf Helgoland das Forschungsschiff „Makrele", das als erstes Seeschiff einen Antrieb durch zwei Voit-Schneider-Propeller erhielt. Im übrigen war das Fahrzeug nach der Maier-Schiffsform konstruiert und dem Typ des üblichen Fischdampfers angeglichen.
Im Laufe der Jahre haben auch zahlreiche Fracht- und Passagierdampfer bis rund 1500 BRT, sowie Hafen-, Fluß- und Seeschlepper die Werft verlassen (Abb. III b 21). Besonders gelungen waren



Abb. III b 21 Unterweserwerft
Stapellauf von der Querhelling

einige Frachter für den Rhein-Seedienst der Bremer Neptun-Linie. Ebenso hat der Norddeutsche Lloyd einige Schiffe erhalten. Daneben stellten sich ausländische Auftraggeber ein, besonders von Island, Argentinien, China, Rußland, Dänemark. Am Fischereihafen unterhält die Firma einen Schiffbetrieb für die Instandsetzung von Fischdampfern und anderen Fischereifahrzeugen. So bildet die Werft einen nicht unwichtigen Faktor in der heimischen Schiffbauindustrie.

Die Frerichs-Werft A.G., Einswarden

Ursprünglich in Osterholz-Scharmbeck an der Hamme tätig und mit dem Bau von Binnenschiffen beschäftigt, legte die Firma 1905 in Einswarden eben oberhalb von Blexen eine neue Werft an, um die Möglichkeit zu haben, Seeschiffe größerer Abmessung zu bauen, und es fehlte nicht an guten Aufträgen für alle möglichen Reedereien. 1928 kam die Frerichs-Werft in den Konzern der Deschimag, arbeitete noch einige Jahre auf dem Gebiet des Schiffbaues weiter, um dann im Zuge der Wiederaufrüstung ausschließlich auf Flugzeugbau umgestellt zu werden. Im Rahmen der Deschimag firmierte der Betrieb bis zur Kapitulation unter dem Namen „Weser-Flugzeugbau". Mit dem Ende des Krieges wurde auch dieses Unternehmen stillgelegt, sein weiteres Schicksal ist zur Zeit noch unbestimmt.

F. Schichau A.G., Bremerhaven

Der 1837 von Ferdinand Schichau in Danzig gegründete und später in Elbing erweiterte weltbekannte Betrieb ist 1945 als „Flüchtling" nach Bremerhaven gekommen und hat am Südende des Neuen Hafens neben der Strandhalle eine neue Arbeitsstätte gefunden. Es werden Reparaturen und Wiederherstellungen an See- und Binnenschiffen vorgenommen. Ähnliche Arbeiten werden am rollenden Material der Bundesbahn ausgeführt. Man hofft, in absehbarer Zeit wieder den Schiffbau aufnehmen zu können, und ist bemüht, einen günstigen Platz für eine neue Helling-Anlage im Weichbild Bremerhavens zu erhalten.

Kleinere Werften

Wie Dipl.-Ing. E. Wellmann in einem Aufsatz des „Weserlotsen" (Jahrgang 3, Nr. 12, Dezember 1950) ausgeführt hat, geben die kleineren Schiffs- und Bootswerften der Landschaft an der Unterweser ein besonderes Gepräge. Ihre Aufgaben liegen ausschließlich in der Bedienung der Fischerei, der Küsten- und der Binnenschiffahrt.
Eine besondere Rolle spielt der Jacht- und Bootsbau, mit dem sich Firmen wie Abbeking & Rasmussen, Fr. Lürssen und Ernst Burmester Weltruf erworben haben. Die schönsten Hochseejachten wie das „Wappen von Bremen", der „Roland von Bremen", „Aschanti", „Brema" und „Hamburg" haben hier ihre Geburtsstätte. Daneben nimmt der Sportbootsbau aller Gattungen einen breiten Raum ein, den sich die Werften nach dem Kriege schon zum Teil wiedererobert haben. Auf dem Platz der Lürssen-Werft an der Mündung der Lesum erinnert eine Gedenktafel daran, daß an dieser Stelle schon um 1600 Schiffbau betrieben wurde, und hier 1817 das erste deutsche Dampfschiff „Weser" entstanden ist, erbaut von Johann Lange, der 1805 seinen Schiffbaubetrieb eröffnet hatte.
Von den am oldenburgischen Ufer der Unterweser tätigen Werften, die sich mit dem Bau von Küstenmotorschiffen befassen, sind neben der Elsfleth-Werft vor allem die altangesehenen Unternehmen von I. F. Strenge, Conrad Lühring sowie die Braker Werft (früher Oltmanns) zu nennen. Oberhalb Bremens in Hemelingen arbeitet die Roland-Werft, im Bremer Vorort Woltmershausen die Neptun-Werft. Die Neubauten von Küstenmotorschiffen aller dieser Werften haben sich, wie Wellmann betont, als seetüchtige Allroundfrachter bewährt und das Interesse auch ausländischer Reeder erweckt, so daß die Nachfrage nach solchen Schiffstypen lebhaft ist.

Vom neuen Stil in der Architectura Navalis

Innerhalb des Gesamtbereiches der technischen Auswirkung schöpferischer Kräfte nimmt die Schiffbaukunst einen ganz besonderen und bevorzugten Platz ein. Die Werke der Architectura Navalis sind zu einem wesentlichen Ausdruck der Zeit geworden. Die zweckgerechten wie die schönheitlichen Werte eines Schiffes stammen gemäß dem zeitlosen Sinn jeder guten und echten Form allein aus dem schiffbaulichen Wesen selbst. Sachlichkeit und Zweckhaftigkeit ohne überflüssiges Beiwerk und Getue erscheinen als letzte Läuterungen der schöpferischen Aufgabe, ein Schiff gut und richtig zu bauen.

So stehen die „Schiffsgebäude" der Gegenwart, nimmt man alles in allem, im Zeichen eines neuen Stils. Neue entscheidende Typen sind entstanden und haben zukunftshaltige Entwicklungsreihen eröffnet.

Das Wesen der Formgebung am lebenden Werk und der Sinn richtiger Gestaltung am Schiffskörper über der Schwimmebene, sonderlich aber an den Aufbauten, sind gründlich überprüft worden, von neuem durchdacht und durchgearbeitet. Das eine der Probleme, das neu durchdacht und experimentell an Modellversuchen überprüft wurde, ist so alt wie der Schiffbau selbst, das Problem der Wasserschnittigkeit. Das andere Problem aber, die Windschnittigkeit entstammt dem Bereich der Autos und der Flugmaschine und ihrer Formgebung. An den Schiffbauer stellt dieses Problem die Forderung, auch den Oberkörper des seegehenden Wasserfahrzeugs von einiger Geschwindigkeit auf die Form eines möglichst geringen Widerstandes zu bringen. Aus den Erkenntnissen über Sinn und Zweck windschnittiger Formen hat sich eine veränderte „Architektur" ergeben, namentlich für die Gestaltung der Aufbauten und ihres Zubehörs – Schornsteine usw. Diese mit Rücksicht auf die Windschnittigkeit vorgenommenen Veränderungen enthalten die wichtigsten äußerlich sichtbaren Merkmale eines „neuen Stils" der Schiffbaukunst unseres Zeitalters. Der neue Bauwille hat dann den ganzen Schiffskörper erfaßt.

Die Auswertung der Maier-Schiffsform darf als eines der wichtigsten Merkmale für den Beginn des neuen Stils im Schiffbau angesehen werden. Die im Jahre 1906 von dem Wiener Ingenieur F. F. Maier erstmals entworfene Schiffsform bedeutet eine spezifisch neuzeitliche Lösung des alten schiffbaulichen Problems einer Form des geringsten Widerstandes. Das nach der Maierform durchgebildete lebende Werk hat Wasserlinien von gleichmäßig ausgebauchter (konvexer) Krümmung. Eingebuchtete oder hohle (konkave) Zuschärfung wird vermieden. Konstruktiv beruht die Formgebung auf dem Prinzip der Parallelspanten, d. h. alle Spanten haben ein gleiches Krümmungsmaß, sind im selben Winkel angesetzt und verlaufen, in der Längsschiffsebene gesehen, parallel zueinander.

Die frühere „Normalform" des Vorschiffs mit geschmiedetem senkrechtem Steven ist ersetzt worden durch einen entweder gekrümmt oder geradlinig vorfallenden Steven. Neben der eigentlichen Maier-Schiffsform hat sich die sogenannte Y-Form für die Gestaltung des Buges herausgebildet. Während die Maier-Schiffsform am geschmiedeten Steven festhält, bevorzugt die Y-Form den gebauten Steven, dessen stereometrische Figur von der Wasserlinie an nach aufwärts einem sehr steilen, auf der Spitze stehenden, halbierten Kegel entspricht.

Führt man die Gesamtform des neuzeitlichen Vorschiffs mit dem starken Fall des Schrägstevens ganz allgemein auf eine stereometrische Grundgestalt zurück, so ist an die Stelle des Prismas der Normalform das Tetraederprinzip getreten. Auf den Oberteil des Vorschiffs ausgedehnt, wirkt dieses Tetraederprinzip dem Seegang entgegen gleichsam als Wellenbrecher. Besondere Merkmale der Y-Form sind die hohlen Wasserlinien des Vorschiffes um die Konstruktionswasserlinie so wie, in manchen Fällen, der Wulstbug unter Wasser (Bullsteven oder Bull).

An die Stelle des alten, weit überhängenden Gilungshecks mit Rundgatt wird jetzt allgemein das Kreuzerheck mit Spitzgatt verwendet. Unter dem Heck schenkt man neuerdings der Formgebung des Ruders erhöhte Aufmerksamkeit. Durch die Arbeiten von Ingenieur Oertz angeregt, ist man zum Stromlinienruder übergegangen. Die einfache Fläche des Ruderblattes ist ersetzt durch eine raum-körperliche Konstruktion, ein Deplacementsruder in Stromlinienform.

Die schiffbaulichen und navigatorischen Vorteile aller dieser neuen Formgebungsmöglichkeiten leuchten unmittelbar ein und bedeuten obendrein einen Gewinn an ästhetischer Wirkung und damit an Schönheitswerten, so daß die Hauptkennzeichen des neuen Stils an allen Schiffstypen unbedingt bejaht werden können. Unsere Werften zumal liefern jetzt Frachter und Fischdampfer von einer Formvollendung, die beispielhaft ist. Mit leiser Wandlung eines Wortes von Albrecht Dürer könnte man sagen: „Die Schönheit eines Seeschiffes steckt in seiner Natur, wer sie da herausreißen kann, der hat sie!" Immer wieder muß man staunend bekennen, daß ein schönes Schiff ist wie ein vollendetes Geschöpf aus dem Walten der Natur, der Werkstatt des ewigen Demiurgos.

Höver

Quellenangabe: Höver, Geschichte der A.G. „Weser", Privatdruck, Bremen 1943. Höver, Von der Galiot zum Fünfmaster, unsere Segelschiffe in der Weltschiffahrt, Bremen 1934. Höver, Deutsche Hochseefischerei, Oldenburg 1936. Höver, Deutsche Seegeschichte, Potsdam 1942. Weiter liegen in Maschinenschriften vom selben Verfasser vor: Geschichte der Seebeck-Werft und Geschichte der Atlas-Werke, Bremen.

c) Industriebauten im Fischereihafen Bremerhaven

Das Fischereihafengelände in Bremerhaven-Geestemünde mit seinen weiträumigen Hafen-, Straßen- und Bahnanlagen läßt für den Besucher von der Landseite aus eine ebenso großzügige Bebauung erwarten. Soweit die Hochbauten vom Staat errichtet wurden, sind eine erfreuliche, großangelegte Planung und einheitliche Gestaltung sowie gute Materialauswahl vorhanden. Nicht so glücklich zeigen sich im Gesamtbild die privat bebauten Gelände. Wie in jedem, von der zufälligen Konjunktur abhängigen Industriegebiet, spiegeln die Gebäudegruppierung und Gestaltung die Entwicklungszeiten wider. Werke entstehen oft aus kleinen Anfängen, entwickeln sich aus Anbau an Anbau, oft unter finanzieller Beschränkung, mit nur notwendigstem, dem Zweck entsprechendem Äußeren. Die jeweiligen wirtschaftlichen Belange übertönen oft das architektonische Außenbild. Der staatlichen Lenkung ist nur in seltenen Fällen eine weitgehende Beeinflussung der Bauten in ihren einzelnen Entwicklungsstufen möglich, so daß die erstrebenswerte Einheitlichkeit zwischen den Straßen- und Wasserbauten einerseits und dem Gesamthochbau andererseits noch ein erstrebenswertes Ziel ist, das der Beachtung der Allgemeinheit wert ist. Durch einsichtige Beratung und Beauftragung baukünstlerisch befähigter Gestalter kann noch wesentlich zur Erzielung eines guten Zusammenklangs aller Bauten beigetragen werden. Wenn also das Gesamtbild noch nicht voll befriedigt, so sind doch bei den Einzelbauvorhaben der Industrie hochbauliche Leistungen zu erkennen, die praktische Erfordernisse des Industriebaues und klare Gestaltungsabsichten miteinander in Einklang zu bringen versuchen und als gute Einzelleistungen im Industriebau der letzten Jahrzehnte gelten können.

Die Geestemünder Eiswerke Fr. Busse & Co. sind mit mehreren Werken im Fischereihafen zur Erzeugung von Kühleis für Fischdampfer, Waggontransport und Fischbetriebe vertreten. Die Anlagen sind in gleichartiger Gruppierung mit zentralem Maschinenhaus, Luftkühlanlage und beiderseitig daran aufgereihten Eisgeneratorenhallen erbaut (Abb. III c 1 bis 3). Als Rahmenkonstruktionselement der Anlage ist Stahlbeton gewählt worden, dessen Stützsystem innen und außen sichtbar erscheint. Die ausgefachten Wandungen wurden zwischen die Stützen eingespannt und innen gegen Kälteverluste isoliert. In den Außenwänden sind zur Vermeidung von Wärmebrücken im Eiserzeugungsraum keine Fenster angeordnet. Die Belichtung wird durch Drahtglasaufsätze in der gebogenen Dachhaut gewährleistet.

Die Gestaltung zeigt noch die Anklänge an die Giebelformen früherer Industriebauten, läßt aber die Konstruktionselemente und die Baukörper klar hervortreten.

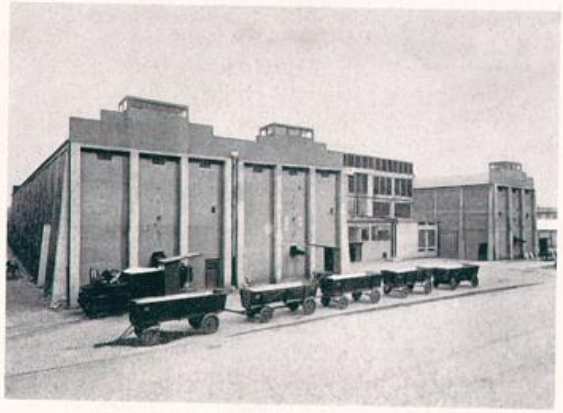


Abb. III c 1 Geestemünder Eiswerke, F. Busse & Co., Entwurf Firma Carl Brandt, Bremen

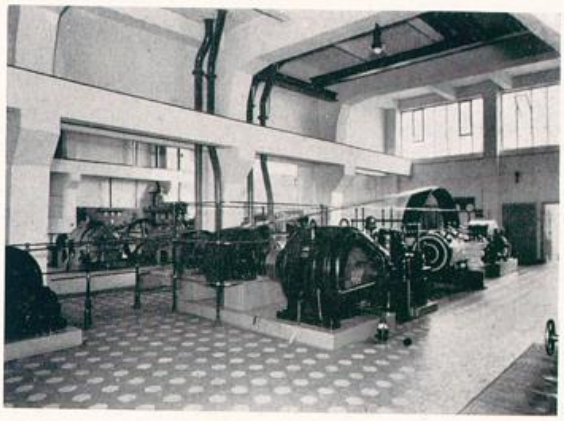


Abb. III c 2 Geestemünder Eiswerke, F. Busse & Co., Maschinenhalle, 1948/49
Entwurf Firma Carl Brandt, Bremen



Abb. III c 3 Geestemünder Eiswerke, F. Busse & Co., Eisgenerator-Raum, 1948/49
Entwurf Firma Carl Brandt, Bremen

Neben dem Fischhandels- und Fischverarbeitungszweig ist die Verwertung der Fischabfälle eine der Haupterwerbsquellen des Fischereihafens geworden. Die aus den Abfällen gewonnenen Fischmehle, Eiweißsubstanzen und Tranöle sind für die Futterwirtschaft, die Fettwirtschaft sowie für die Pharmazeutik eine unentbehrliche Hilfsquelle. Die Fischmehl- und Tranfabriken sind überwiegend aus kleinen Anfängen mit geringer Kapazität entstanden. Mit der Entwicklung der Fischwirtschaft haben sie sich zu bedeutungsvollen Unternehmen entwickelt. Als Beispiel einer solchen Entwicklung sei der bauliche Werdegang der Firma J. H. Wilhelms angeführt (Abb. III c 4). Die Anfänge der Fabrik, einfache Hallenbauten ohne jeden Schmuck und Gestaltungswillen, je nach Bedarf aneinandergereiht, sind bei vergrößertem Betrieb einem großen Umbau gewichen, der in den rückwärtigen Fabrikationshallen zwar noch die Entwicklungsstufe aus der Zusammenfassung ver-

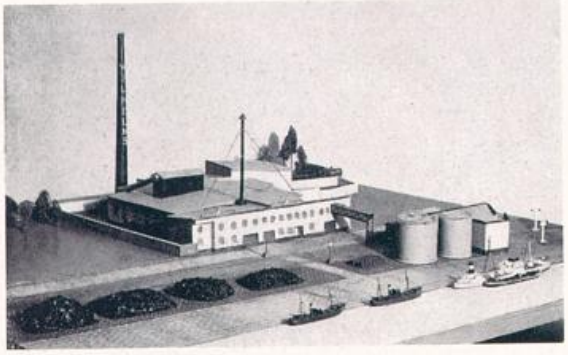


Abb. III c 4 Fischmehl- und Tranfabrik J. Heinrich Wilhelms, 1926 und 1937/38
Gesamtmodell
der später zusammengefaßten Bauabschnitte

schiedener Maschinenhallenelemente zeigt, jedoch zur Straßenseite durch neuzeitlichen Umbau der Fronten ein der Bedeutung der Fabrik entsprechendes Gesicht erkennen läßt. Die Entwicklung dürfte auch hier noch im Fluß sein; das Beispiel führt vor Augen, wie die mit dem Wachsen der Anlagen verschiedenartigen Bau- und Erweiterungsabschnitte später zu einem überzeugend wirkenden, einheitlichen Bau zusammengefaßt oder umgebaut werden können.
Der Neubau einer Räucherei der Fischindustrieanlage „Fisch ins Land" zeigt den Typ eines neuzeitlichen Betriebes in einheitlicher Planung, zweigeschossige Verwaltungs- und Gefolgschaftsflügel als Kopf- und Randbau mit anschließenden, eingeschossigen, ebenerdigen Fabrikationswerkstätten (Abb. III c 5). Letztere sind mit Einfahrten für Wagen und rückwärtigen Gleisladeanlagen ausgestattet. Die Bauten wurden in Stahlbetonkonstruktion, verbunden mit Ziegelmauerwerk, aufgeführt und mit Holzbindern als

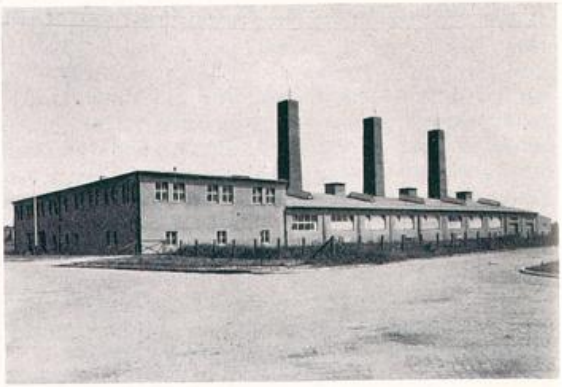


Abb. III c 5 Räucherei der Fischindustrieanlage „Fisch ins Land", 1938, Außenansicht
Architekt BDA Schumacher, Düsseldorf

Tragelement für die Dachflächen überspannt. Die Doppelschalung erhält eine eingelegte Wärmeisolierung, die oberste Haut ist als Pappdach aufgebracht worden. Die weitgespannten Binder ermöglichen großflächige Arbeitsräume mit Glasbelichtung in der verschiedensten Größe, je nach dem Grad der Helligkeit und der Beschränkung des Einfalls von direktem Sonnenlicht.
Die Gebäudegruppierung der Fischindustrie Ch. Wollmeyer ist nach ähnlichen Überlegungen vorgenommen worden wie im vorhergehenden Beispiel. Die Fabrikationsräume zeigen weiträumig gespannte Stahlbetonkonstruktion mit Stahlstützen und dünner, segmentbogengewölbter Eisenbetondachschale nach dem System Dykerhoff und Widmann. Die Arbeitsräume weisen größere Raumhöhe auf als im vorigen Beispiel. Äußerlich ist der Bau als sichtbarer Stahlbetonstützenbau mit Rotsteinausfachung erstellt. Dem Charakter des Flachdachbaues entsprechend bleiben die mit Pappe bedeckten Dachflächen des Hauptbaues für den Beschauer unsichtbar. Die Gestaltung und Ausführung ist als gutes Beispiel heutigen Industriebaues zu werten (Abb. III c 6 und 7).



Abb. III c 6 Fischindustrieanlage Ch. Wollmeyer, 1949, Salzerei, Innenansicht
Architekt BDA Stieler, Hamburg
und Architekt BDA Schuld, Bremerhaven



Abb. III c 7 Fischindustrieanlage Ch. Wollmeyer, 1949, Straßenansicht
Architekt BDA Stieler, Hamburg
und Architekt BDA Schuld, Bremerhaven

Die Fischindustrieanlage Heinrich Baumgarten hat sich, wie die meisten Betriebe des Fischereihafens, aus kleinen Anfängen, verschiedenen, zerstreutliegenden Erweiterungen zu einem Großunternehmen entwickelt (Abb. III c 8 und 9). Die Anlage zeigt zweigeschossige Randbebauung für Verwaltung und Gefolgschaftsräume, daran anschließend eingeschossige Fabrikationshallen, die zum Teil wegen der Straßeneinfahrt unter den Verwaltungsräumen durchlaufen. Rückwärtig sind entlang der Gleisladeeinrichtung die Baugruppen durch ein- bis zweigeschossige Randbebauung für Lager, Maschinen- und Fischmehlanlage begrenzt. Die Fabrikationshallen sind durchlaufend mit Gitterträgern und stehenden, nach Norden gerichteten Oberlichtern überdeckt, so daß große, helle Arbeitsflächen ohne direkte Sonneneinstrahlung entstehen.
Klare, einfache Gesamtformen, Betonung des Eingangsbauwerkes durch drei Geschosse sind die Merkmale dieses in Putzbauweise erstellten Bauwerks, das in der Gesamtanlage auf beliebige Erweiterung eingestellt ist.

Franzius

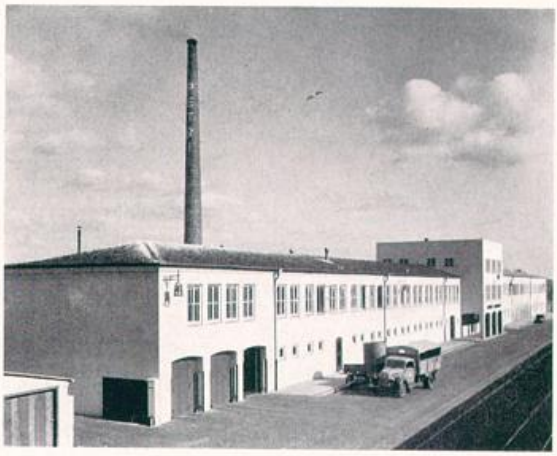


Abb. III c 8 Fischindustrieanlage Heinrich Baumgarten, Bremerhaven, 1948/49, Straßenansicht
Architekt BDA Karl Franzius



Abb. III c 9 Fischindustrieanlage Heinrich Baumgarten, Bremerhaven, 1948/49, Fabrikationshalle
Architekt BDA Karl Franzius

IV

VERKEHRSANLAGEN DER BUNDESBAHN

DIE BAUTEN DER EISENBAHN IN BREMEN UND BREMERHAVEN

Bremen am Unterlauf des Urstromtales hat als Brückenstelle über die Weser doppelte Bedeutung. Hier ist der Übergang für die nördlichste Landverbindung zwischen Westeuropa und Nordeuropa und der Brückenverkehr zwischen Ostfriesland — Oldenburg und dem Gebiet Hannover — Berlin. Außerdem hat Bremen als zum rheinisch-westfälischen Industriegebiet nächstgelegener deutscher Nordseehafen eine günstige eisenbahngeographische Lage. Als Hauptknotenpunkt im Rahmen des nordwestdeutschen Eisenbahnnetzes kreuzen sich in Bremen die Nordsüdstrecke Hannover — Bremerhaven und die Westoststrecken Rheinland—Hamburg und Emden (Wilhelmshaven) — Berlin.

Mit dem zunehmenden Hafenumschlag in Bremen, der beabsichtigten Hafenerweiterung, dem immer stärker werdenden Bäderverkehr von Berlin nach den Ostfriesischen Inseln sowie dem Militär-, Marine- und Sonderzugverkehr von Wilhelmshaven zum Truppenübungsplatz Munster erwiesen sich die Eisenbahnanlagen in Bremen um die Jahrhundertwende als ungenügend. Durch Erlaß des Ministers für öffentliche Arbeiten in Berlin vom 16. 3. 1899 wurde die Königliche Eisenbahn-Direktion in Hannover beauftragt, „Erhebungen über eine bessere und für absehbare Zeit ausreichende Ausgestaltung des Personen- und Güterbahnhofs Bremen" zu machen, evtl. einen neuen Verschiebebahnhof außerhalb der Stadt vorzusehen. Die damit eingeleitete „Umgestaltung der Bahnanlagen in Bremen" zerfiel in drei Abteilungen:

1. Einführung der Güterzuggleise

Um die Güterzuggleise besser durch den Hauptbahnhof Bremen durchführen zu können und die bisher kreuzenden Zugfahrten zu vermeiden, wurden in den Jahren 1908 bis 1912 zwischen Bremen-Sebaldsbrück, bzw. Bremen-Hemelingen und Bremen-Oslebshausen zwei besondere Güterzuggleise neu geschaffen. Die Hauptstrecken wurden bei der Blockstelle Vahr schienenfrei unterfahren

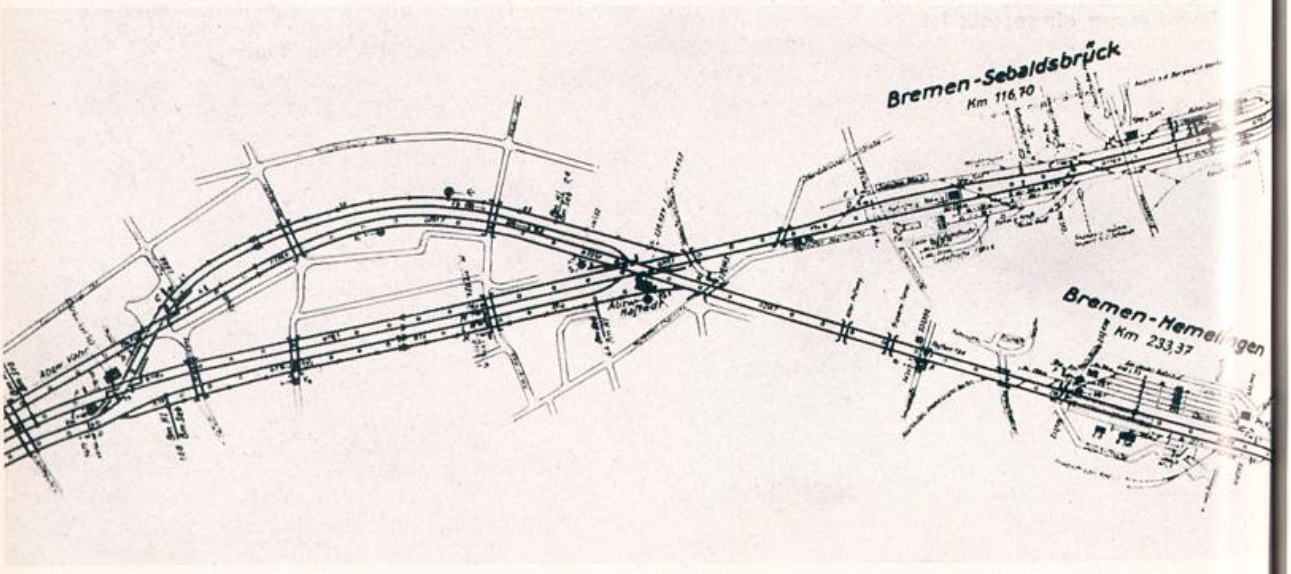


Abb. IV 1 Streckenführung der Güterzuggleise (Abzweigung Vahr)

(Abb. IV 1). Gleichzeitig mit dem Bau der Güterzuggleise wurde die Strecke gehoben, wodurch die schienengleichen Übergänge zwischen Sebaldsbrück und Bremen-Hauptbahnhof beseitigt werden konnten.
Für die Dammschüttung waren rd. 1,0 Mill. cbm Bodenmassen notwendig, die durch Seitenentnahme in den Uphuser Bergen gewonnen und durch Bauzüge über die Betriebsgleise befördert wurden.

Änderungen an den Bahnhofsanlagen des Personenbahnhofes Bremen-Hauptbahnhof (Hbf.)

Während bisher der Hauptbahnhof Bremen drei Bahnsteige mit fünf Bahnsteigkanten und ein durchgehendes Güterzuggleis nach dem Güterbahnhof Bremen-Hbf. hatte (Abb. IV 2), wurden von 1907 bis 1914 folgende Veränderungen im Bereich des Hauptbahnhofs durchgeführt (Plan 4):

a) Schaffung von zwei durchgehenden Güterzuggleisen in der Hauptbahnhofshalle unter Verschiebung der Bahnsteige,
b) Herstellung eines neuen Bahnsteiges für die Köln—Hamburger Strecke mit neuer Bahnsteighalle,
c) neues Lloyd-Abfertigungsgebäude am Bahnhofsvorplatz,
d) neues Lloyd-Gepäckgebäude sowie Tunnelanlage zu den Bahnsteigen,
e) Abstellgleis für Personenzüge am Barkhof,
f) Umänderung der Fahrkartenausgabe in der Bahnhofsvorhalle sowie Einbau einer Handgepäckabfertigung,
g) Umbau der bisherigen Güterzugbildungsgleise im Hauptgüterbahnhof in Gleisgruppen für Stückgüter-, Eilgüter- und Fischzüge sowie Freiladeanlagen,
h) Verschwenkung der Gleise der Strecke Bremen—Bremerhaven unter gleichzeitiger Einrichtung des Haltepunktes Bremen-Walle und Verlegung des Haltepunktes Bremen-Oslebshausen.

Der Platz für die Vermehrung der Bahnsteige des Hauptbahnhofs Bremen konnte hauptsächlich erst durch die Verlegung der städtischen Gasanstalt von dem Grundstück Gustav-Deetjen-Allee, Ecke Schlachthofstraße nach der Neustadt gewonnen werden. Auch die Lokomotiv-Hauptwerkstätte an der Schlachthofstraße (s. weiter hinten) mußte für die neuen Bahnsteiganlagen erhebliche Flächen hergeben. Auf die Erhaltung dieses Werkes brauchte keine Rücksicht genommen zu werden, weil sich schon bei der Aufstellung der Entwürfe für den Umbau des Hauptbahnhofs die Notwendigkeit ergeben hatte, in der Nähe Bremens an anderer Stelle ein größeres Lokomotiv-Ausbesserungswerk zu bauen.

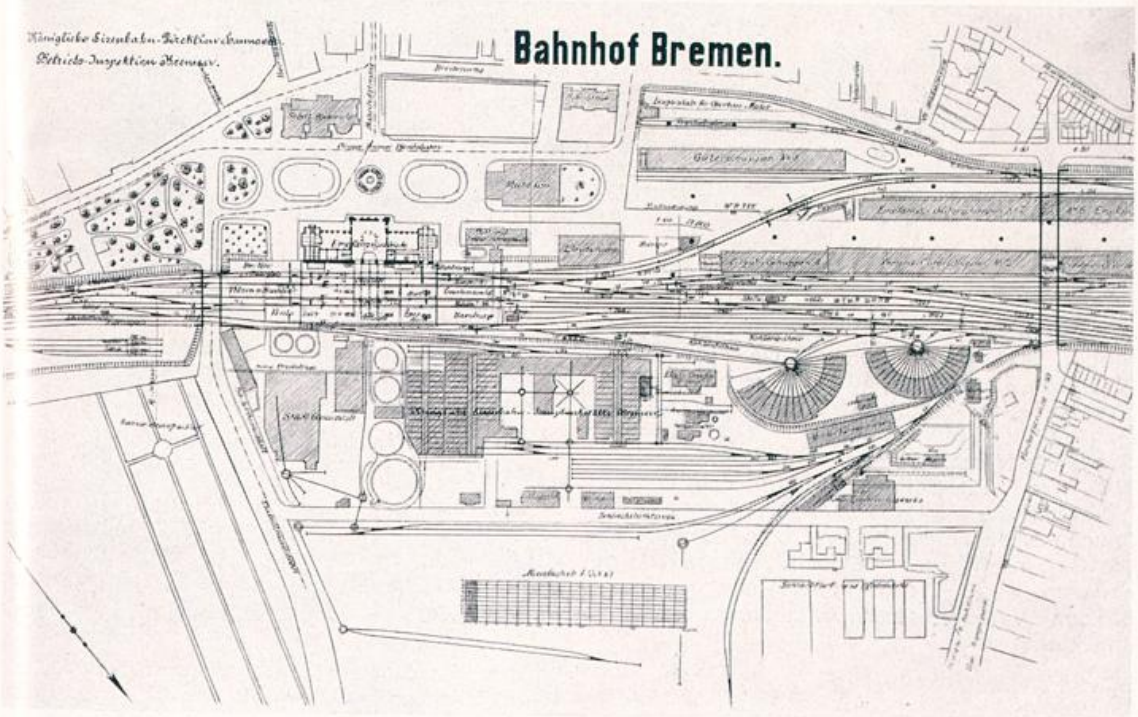


Abb. IV 2 Hauptbahnhof Bremen, 1907

3. Verschiebebahnhof (Vbf.) im Blockland (s. auch Plan 4)

Die im Hafen von Bremen aufkommenden Güterwagen wurden bis zur Schaffung des neuen Verschiebebahnhofs Bremen im Güterbahnhof Bremen-Hbf. zu Zügen gebildet und von dort abgefahren. Für den Bau des im Rahmen der Umgestaltung der Bahnanlagen Bremens zu erstellenden neuen Verschiebebahnhofs war zunächst ein Gelände beim Ortsteil Walle vorgesehen. Die Dauer der Planung von 1900 bis 1906 führte zu erheblichen Bodenspekulationen, so daß sich die weitere Planung schließlich für die Wiesen des Blocklandes bei Gröpelingen entschied. Diese mußten jedoch bis über den höchsten Hochwasserstand angeschüttet werden. Beim letzten Deichbruch des Wümmedeiches 1880/81 war das Blockland auf 3,88 m über Bremer Null überschwemmt worden.

2. Osnabrück — Bremen-Hbf. — Bremen-Vbf.
3. Oldenburg — Bremen-Hbf. — Bremen-Vbf.
4. Bremen-Zollausschluß — Bremen-Hbf. — Bremen-Vbf.
5. Hamburg — Abzweig. Utbremen — Bremen-Vbf.

b) von Norden:

1. Bremerhaven / Br.-Vegesack — Bremen-Burg — Bremen-Vbf.
2. Bremen-Inlandshafen — Bremen-Vbf.

Der Bahnhof ist ein einseitiger Verschiebebahnhof, als Flachbahnhof gebaut, und besteht aus den Hauptteilen:

Einfahrgruppe mit acht Gleisen,
Richtungsgruppe mit 43 Gleisen,
zwei Stationssammelgruppen,
Ausfahrgruppe mit 17 Gleisen.

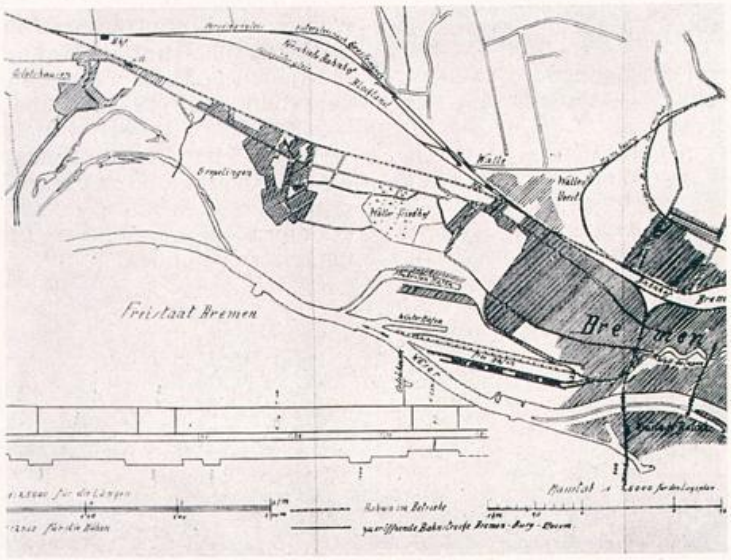


Abb. IV 3 Strecke Bremen — Bremerhaven mit Verschiebebahnhof

Der Verschiebebahnhof wurde von 1909 bis 1915 erbaut. Er erstreckt sich von km 125,5 bis km 129,9 der Strecke Hannover—Bremerhaven. Die Streckengleise wurden gleichzeitig zwischen Bremen-Walle und Bremen-Burg östlich tangierend an den neuen Verschiebebahnhof verschwenkt (Abb. IV 3). Die landespolizeiliche Abnahme der verlegten Strecke erfolgte am 6. 2. 1914. Die Richtung Bremen-Oslebshausen wurde am 17. 2. 1914 und die Gegenrichtung am 27. 2. 1914 in Betrieb genommen.
In den Verschiebebahnhof münden folgende Strecken:

a) von Süden:

1. Hannover / Uelzen — Bremen-Hbf. — Bremen-Vbf.

Die Höchstleistung des Bahnhofs beträgt 480 Wagen/Tag. Aufstellungsmöglichkeiten für lang Zeit sind nicht vorhanden. Für kürzere Zeit könne bis zu 60 Wagen aufgestellt werden.

Für den Rangierdienst bestehen folgende A lagen:

1. Hauptablaufberg mit Winterberg von 4,30 Höhe und Sommerberg von 3,46 m Höhe zu Zerlegen der Eingangszüge durch Abdrücken aus der Einfahrgruppe in die Richtungsgrupp
2. 4 hydraulische Gleisbremsen (Balkenbremsen) der Bauart Thyssen,
3. 1 halbautomatisches Ablaufstellwerk mit einem elektrischen Relais-Speicherwerk, durch das beim Ablaufbetrieb Weichen selbsttätig umgelegt werden,

4. 1 Seilbahn mit Zettelträgern zur Beförderung der Rangierzettel vom Ablaufberg nach dem Ablaufstellwerk und von dort nach dem Aufsichts-Rangiermeister im Hemmschuhlegerbezirk,
5. 1 Abdrücksignal auf dem Bergrücken mit Wiederholungssignal in der Mitte der Einfahrgruppe,
6. 2 Nebenberge (Höhe 1,71 m und 2,27 m) für das Abdrücken in die Stationssammelgruppen.

Daneben bestehen noch folgende Zusatzanlagen:

a) Bahnbetriebswerk Bremen-Vbf. mit:
   1 Lokomotivschuppen mit 22 Ständen,
   2 Drehscheiben von 22 und 23 m Durchmesser,
   2 Ausschlackgruben,
   1 Bekohlungsanlage mit 2 Kränen,
   1 Kohlenbansen mit 5000 t Fassungsvermögen,
   1 Lokomotivwerkstatt,
   Betriebsstoffnebenlager.
b) Wagenschnellausbesserung:
   Westseite für leere, Ostseite für beladene Schadwagen. Tägliche Leistung bis zu 70 Wagen. Aufstellungsmöglichkeit für 136 Wagen.
c) Entseuchungsanstalt, tägl. Leistung bis zu 120 Wagen.
d) 1 Wasserturm für Lokomotivspeisewasser mit Wasserbereitungsanlage aus 3 bahneigenen Wasserbrunnen. Es werden 3 Wasserkräne gespeist (Abb. IV 4).

Das Trinkwasser erhält der Verschiebebahnhof aus dem städtischen Wassernetz. Elektrischer Strom für Licht und Kraft wird dem städtischen Netz über die Anschlußstellen in Bremen-Hbf. und Bremen-Oslebshausen entnommen. In 2 Abspannstellen im Verschiebebahnhof wird der Strom auf 220/380 Volt abgespannt. Durch eine Sammlerbatterie können Stromunterbrechungen im städtischen Netz für mehrere Stunden ausgeglichen werden.



Abb. IV 4 Wasserturm, Verschiebebahnhof

Das Gelände für den Verschiebebahnhof mußte zwischen 0,50 bis 4,50 m zum Ausgleich, zur Sicherung gegen Hochwasserüberschwemmung und zur Schaffung der notwendigen Gefälleverhältnisse aufgeschüttet werden. Dazu waren notwendig:

1,800 Mill. cbm Schüttboden,
30 600 cbm Betonmauerwerk,
64 000 qm Pflasterungen.

Die Schüttarbeiten wurden Mitte 1911 begonnen und waren am 10. 5. 1915 (einschl. der Hamburger Verbindungsbahn) beendet. Die teilweise Betriebseroffnung des Verschiebebahnhofs erfolgte am 15. 7. 1915, die volle Inbetriebnahme am 1. 10. 1915. Trotzdem blieben noch eine Reihe von Restarbeiten fertigzustellen, die schließlich wegen des damaligen Krieges eingestellt werden mußten und später beendet wurden.

Nach dem Entwurf wurden die Kosten für die Umgestaltung der Bahnanlagen in Bremen im Jahre 1906 vom Minister für öffentliche Arbeiten mit 16,8 Mill. Mark genehmigt. Darin waren 1,870 Mill. Mark für die Erweiterung des Hauptbahnhofs Bremen enthalten. Auf den Bremer Staat entfielen 2,190 Mill. Mark an Kosten. Durch die Erweiterung des Bauprogramms, insbesondere im Hauptbahnhof Bremen, wurde 1913 ein neuer Kostenanschlag mit 20,180 Mill. Mark genehmigt. Von der Erhöhung um 3,380 Mill. Mark entfielen auf den Bremer Staat 0,620 Mill. Mark.

Folgende Zahlen mögen die Größe der Arbeiten veranschaulichen:

140 200 qm	Erwerb von Grund und Boden für schienenfreie Überführungen und Einführungen,
930 000 qm	Grund und Boden für den Verschiebebahnhof,
3,0 Mill. cbm	Bodenanschüttung,
1280 m	Stützmauern,
170 000 cbm	Bettungskies,
121,85 km	Gleisverlegung.

Weitere größere Bauarbeiten der Eisenbahn im Bremer Raum waren:

Zweites Gleis
Bremen-Burg — Bremen-Vegesack

Neben den Arbeiten für die Umgestaltung der Bahnanlagen Bremens wurde durch Erlaß des Ministers für öffentliche Arbeiten vom 9. 4. 1906 die Herstellung des 2. Gleises auf der Strecke Burg-Lesum — Grohn-Vegesack für 530 000 Mark angeordnet. Das 5,9 km lange 2. Gleis wurde am 2. 1. 1907 in Betrieb genommen.

Umbau des Bahnhofs Grohn-Vegesack

1912 wurde der Kostenanschlag über 952 000 Mark für den Umbau des Bahnhofs Grohn-Vegesack genehmigt. Der Bahnhof, der hauptsächlich vorortähnlichen Charakter hat, erhielt 3 Zungenbahnsteige, eine Erweiterung der Gepäckabfertigung, neue Fahrkartenschalter, einen 5ständigen Lokomotivschuppen, Übernachtungsgebäude und Magazingebäude. Die Arbeiten wurden 1914 bis 1916 ausgeführt, dann wegen des Krieges eingestellt und nach dem Kriege etwa 1925 beendet.

Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Bremen

Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Bremen ist aus der im Jahre 1843 gegründeten Eisenbahn-Betriebswerkstatt der Hannoverschen Staatsbahnen in Bremen hervorgegangen. Aus dieser Werkstatt, die in der Nähe des Hauptbahnhofs Bremen an der Schlachthofstraße lag (Abb. IV 2), entwickelte sich nach und nach die Eisenbahn-Hauptwerkstatt Bremen der Preußischen Staatsbahnen. Die Zahl der Lokomotiv-Ausbesserungsstände in den Werkstätten des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover reichte bei den immer größer werdenden Lokomotivbeständen bei weitem nicht mehr aus, um mit einiger Sicherheit den Anforderungen des Eisenbahnbetriebes entsprechen zu können. So wurde im Jahre 1907 die Erbauung eines für damalige Zeit ungewöhnlich großen Werkes in der Nähe Bremens auf dem Gebiet der preußischen Gemeinde Hemelingen, im Anschluß an den Bahnhof Sebaldsbrück, geplant und im Jahre 1912 mit dem Bau begonnen. Die Kosten für den Grunderwerb betrugen 552 000 Mark, die Baukosten 8,748 Mill. Mark. Der erste Teil der neuen Eisenbahn-Hauptwerkstatt Sebaldsbrück konnte am 1. 4. 1914 mit den Werkstätten für Wagenausbesserung eingeweiht werden. Die Lokomotiv-Werkstätten wurden vom Oktober 1914 ab nach und nach in Betrieb genommen. Der endgültige Ausbau des Werkes wurde durch den ersten Weltkrieg sehr behindert und erst im Jahre 1925 beendet.

Die neue Eisenbahn-Hauptwerkstatt, seit dem Übergang der Länderbahnen auf das Reich „Reichsbahn-Ausbesserungswerk Sebaldsbrück" genannt, war erbaut worden zur Ausbesserung von Lokomotiven und D-Zug-Wagen. Bis zum Jahre 1920 wurden Lokomotiven, Personen- und Güterwagen aller Art ausgebessert, wie sie bei den umliegenden Eisenbahnbetriebsstellen in Benutzung waren. In Verfolg des fortschreitenden Ausbaues der Ausbesserungswerke auf dem Gebiet der wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Betriebsführung wurden sie in ihren Aufgaben immer mehr spezialisiert. Die große D-Zug-Wagenhalle hat nach Verlegung der Wagenausbesserung mehrere Jahre stillgelegen, bis im Jahre 1933 die Reichsbahn den Kraftwagenverkehr aufnahm. Sie wurde dann z. T. als Werkstatt für die Ausbesserung von Personen- und Lastkraftwagen und Schienenkranen ausgebaut. Seit 1945 werden hier auch Kleinlokomotiven ausgebessert.

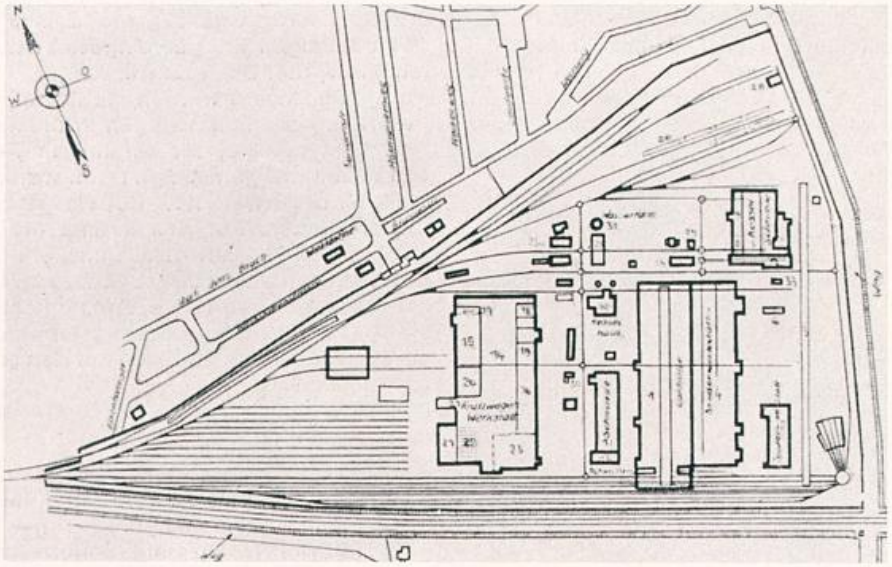


Abb. IV 5 Lageplan vom Eisenbahn-Ausbesserungswerk Bremen

Das Werkgelände hat eine Fläche von 319 070 qm, davon 83 710 qm bebaut. Die auf der unbebauten Fläche angelegten Gleise haben eine Gesamtlänge von rund 23 km, die Werkstraßen 2,5 km Länge bei durchschnittlich 2,5 m Breite.

Infolge der entlegenen Lage des Werkes von Bremen-Stadt hat die Eisenbahnverwaltung 72 Woh-

nungen für Beamte und Arbeiter gebaut. Durch den Eisenbahn-Spar- und Bauverein Bremen wurden, teilweise als Eigentum, teilweise als Mietwohnungen mit Unterstützung der Eisenbahnverwaltung am Werk weitere 310 Wohnungen errichtet.

Die einzelnen Anlagen des Werkes sind (Abb. IV 5):

Lokomotivrichthalle, 234 m lang, 68 m breit, mit 50 Arbeitsständen beiderseits und mittiger Schiebebühne; über den Arbeitsständen Laufkrane von 70 t, 3 t und 2 t Tragkraft,
Tenderwerkstatt, 88 m lang, 28 m breit, für 20 Tender mit 2 Laufkranen für 30 t und 3 t Tragkraft,
Zubringerwerkstatt, 231 m lang, 60 m breit, mit verschiedenen Laufkranen von 2 bis 5 t Tragkraft,
Kesselschmiede, 83 m lang, 39 m breit, mit Ständen für 24 zu reparierende Kessel und Nebenwerkstätten wie Kümpelei, Dreherei und Schweißerei,
Schmiede, 100 m lang, 31 m breit,
Schweißerei, 14 m lang, 15 m breit,
Gießerei, 47 m lang, 20 m breit, 1 Laufkran von 0,6 t Tragkraft,
Kraftwagenwerkstatt, 215 m lang, 95 m breit, mit 34 Arbeitsständen und verschiedenen Sonderwerkstätten,
Stofflager mit zwei Lagergebäuden (je viergeschossig),
Lehrwerkstatt, 45 m lang, 24 m breit,
Wasserwerk mit Wasserturm,
Abspannwerke,
Kesselhaus mit 6 Wasserrohrkesseln von je 250 qm Heizfläche und 10 atü Dampfdruck, mit Wanderrosten und selbsttätiger Kohlenzuführung.

Die benötigte elektrische Energie wird von dem Wasserkraftwerk Dörverden mit einer Spannung von 60 000 Volt und von den Stadtwerken Bremen mit einer Spannung von 7000 Volt bezogen. Der Strom wird im eigenen Umspannwerk zunächst auf 7000 Volt und in zwei weiteren Abspannwerken für Kraftzwecke auf 500 Volt, für Beleuchtungszwecke auf 220 Volt Spannung transformiert. Der Anschlußwert für Kraft beträgt Ende 1950 4200 kW und für Beleuchtung 300 kW. Der Verbrauch an elektrischer Energie im Jahre beträgt etwa 3 Mill. kWh.
Das Wasserwerk, durch das auch die Wohnkolonie versorgt wird, erhält sein Wasser aus zwei Brunnen, von denen jeder bis zu 100 cbm/Stunde liefern kann. Der Wasserturm ist 40 m hoch und faßt 500 cbm. Der Gesamtverbrauch beträgt einschließlich Wohnkolonie 1800 cbm/Tag.
Die Werkhallen sind mit Stahlfachwerkbindern überdacht, die Außenwände bestehen aus Ziegelmauerwerk, die Dachhaut aus Bimsbetonplatten mit Dachpappe.

Umbau des Bahnhofs Bremen-Neustadt

Der stetig wachsende Verkehr und die zu kurzen Bahnsteigkanten machten in den Jahren 1927 bis 1931 den Umbau des Bahnhofs Bremen-Neustadt und den Neubau eines Empfangsgebäudes notwendig. Die Entwicklung der Weichenstraßen im Anschluß an die Weserbrücke sowie ausreichend lange Bahnsteige erforderten eine Verlegung des neuen Empfangsgebäudes 300 m weiter westlich in Richtung Oldenburg. Da es auf einem Teil des zugeschütteten Hohentorshafens erbaut werden mußte, war eine Pfahlgründung notwendig. Im Gegensatz zum gotikisierenden alten Empfangsgebäude Bremen-Neustadt (Abb. IV 6) wurde das neue Empfangsgebäude in einfachen, schlichten Linien aus heimischen Oldenburger Klinkern erbaut (Abb. IV 7). Von den für den end-



Abb. IV 6 Altes Empfangsgebäude Bahnhof Bremen-Neustadt



Abb. IV 7 Neues Empfangsgebäude Bahnhof Bremen-Neustadt



Abb. IV 8 Bahnsteigüberdachung Bahnhof Bremen-Neustadt

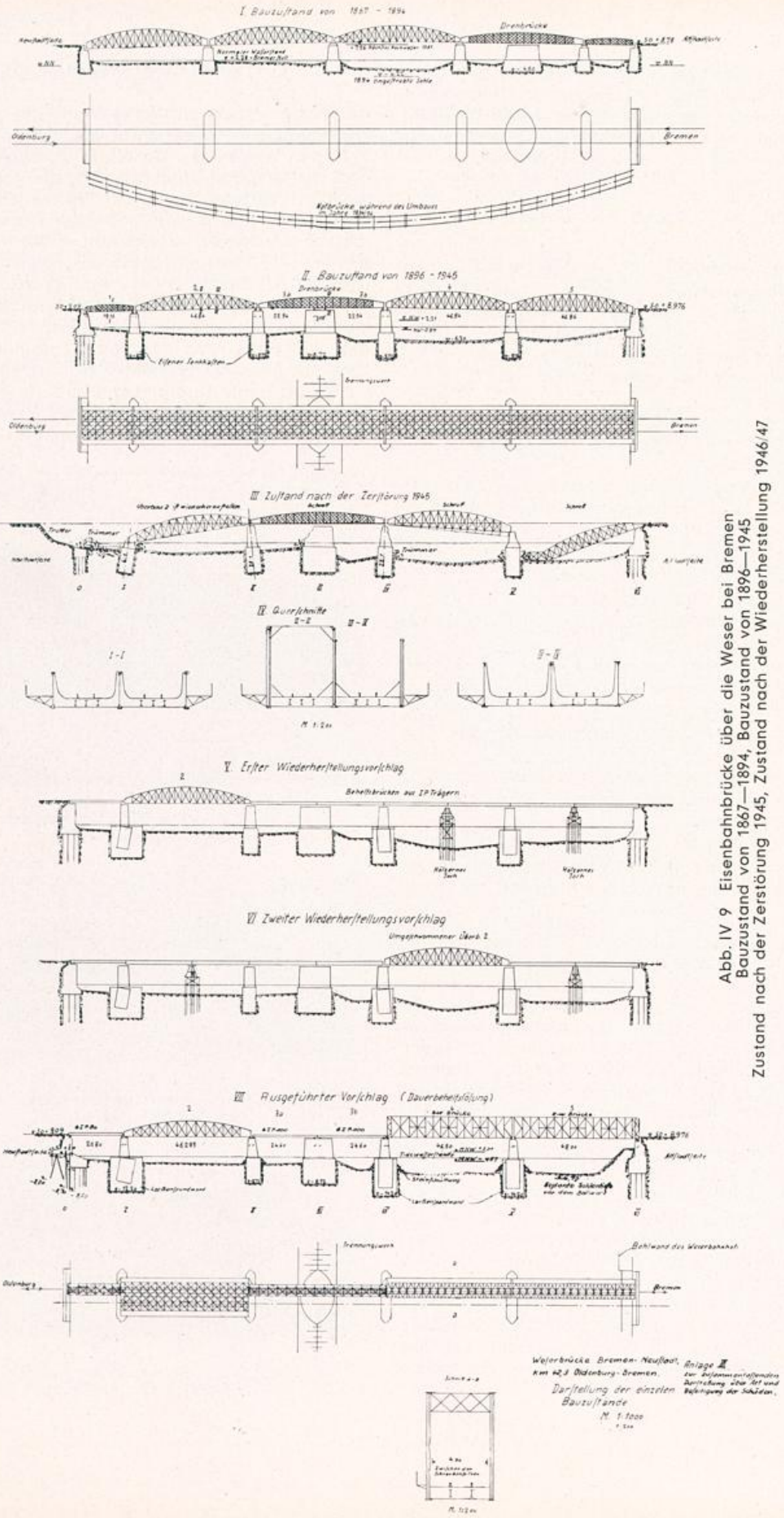


Abb. IV 9 Eisenbahnbrücke über die Weser bei Bremen
Bauzustand von 1867—1894, Bauzustand von 1896—1945
Zustand nach der Zerstörung 1945, Zustand nach der Wiederherstellung 1946/47

gültigen Zustand in Aussicht genommenen fünf Bahnsteigkanten wurden zunächst nur drei ausgebaut. Der 1. Mittelbahnsteig erhielt eine für damalige Zeit erstmalige geschweißte Stahlkonstruktion zur Überdachung (Abb. IV 8).
Die Gesamtumbaukosten betrugen rd. 3,5 Mill. RM, davon entfielen auf die Brücken über die Woltmershauser Straße und über die Weser zusammen rund 1,50 Mill. RM, auf das neue Empfangsgebäude nebst Eilgüterschuppen rund 0,625 Mill. RM. Der Rest von 1,375 Mill. RM verteilt sich auf die übrigen Anlagen, wie Stellwerke, Stützmauern, Oberbauarbeiten usw.
Während des 2. Weltkrieges wurden die Bahnanlagen mehrfach stark zerstört. Die Güterschuppen brannten sämtlich aus. Der Eisenbahnbetrieb erlitt aber zunächst keine längere Unterbrechung. Bis März 1945 wurden größere Brücken nicht so beschädigt, daß sie nicht innerhalb von 8 bis 14 Tagen wieder instand gesetzt werden konnten. Im März 1945 wurde jedoch die Weser-Eisenbahnbrücke bei Bremen-Neustadt so stark zerstört, daß ein schneller Wiederaufbau nicht möglich war. Nachdem durch Umgehungsgleise über die benachbarte Straßenbrücke der Betrieb notdürftig wiederaufgenommen worden war, wurde auch diese durch Fliegerbomben zerstört. Als auch die an der Osnabrücker Eisenbahnstrecke liegende Weserbrücke bei Dreye zerstört wurde, waren alle Eisenbahnübergänge über die Weser bei Bremen unpassierbar. Der Wiederaufbau der 215 m langen Eisenbahnbrücke über die Weser bei Bremen-Neustadt (Abb. IV 9) erfolgte von August 1945 bis Dezember 1946 für 2,4 Mill. RM. Die z. T. gänzlich zerstörten Pfeiler wurden endgültig wiederhergestellt, während die Überbauten teilweise repariert oder durch behelfsmäßige ersetzt wurden. Am 18. März 1947 wurde bei Hochwasser und Eisgang die mit einem Roth-Wagner-Pioniergerät überdeckte Öffnung 4 von 48,0 m Spannweite durch zwei herabtreibende Kähne mit Trümmern der Kaiserbrücke gerammt und ausgeschwommen. Durch einen gleichen Ersatzüberbau konnte die Weser-Eisenbahnbrücke jedoch fünf Wochen später, Ende April 1947, erneut betriebsfähig gemacht werden.

Umgestaltung der Bahnanlagen in und bei Geestemünde

Mit Erlaß des Ministers für öffentliche Arbeiten vom 28. 8. 1909 wurde die Herstellung des 2. Gleises auf der Strecke Geestemünde — Speckenbüttel einschl. Umgestaltung der Bahnanlagen in und bei Geestemünde angeordnet. Die Bedienung der Hafenanlagen sollte künftig über einen bei Speckenbüttel anzulegenden Rangierbahnhof erfolgen. Bisher war der Bahnhof Geestemünde Endstation für die Züge der zweigleisigen Hauptbahn von Bremen sowie der eingleisigen Nebenbahnen von Bederkesa, Cuxhaven und Bremervörde. Einzelne Personenzüge im Sommerfahrplan

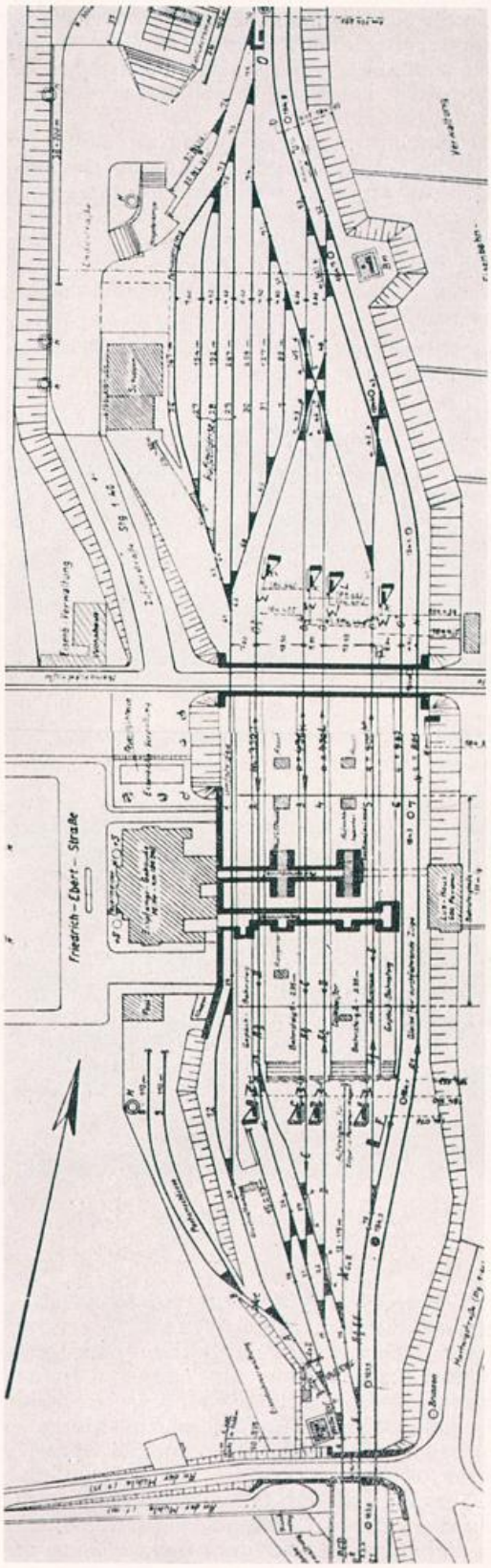


Abb. IV 10 Plan vom Bahnhof Bremerhaven

wurden bis zur Lloydhalle, der Abfahrtstelle der Überseedampfer, durchgeführt. Nach der Umgestaltung sollte der alte Bahnhof Geestemünde nur noch für den Ortsgüterverkehr verwendet werden.

Die Eisenbahnstrecke von Cuxhaven führte in Pflasterhöhe mitten durch die Stadt Geestemünde. Nach Artikel 16 des Staatsvertrages zwischen Preußen und Bremen, wegen der Erweiterung der Hafen- und Verkehrsanlagen, übernahm Preußen die Herstellung der neuen Verbindungsbahn von Wulsdorf bis zum Rangierbahnhof Speckenbüttel.



Abb. IV 11 Bahnhof Bremerhaven-Hbf.



Abb. IV 12 Bahnsteighalle
Bahnhof Bremerhaven-Hbf.

Für den Personenverkehr wurde der neue Bahnhof Bremerhaven-Hbf. (Abb. IV 10 bis 12) an der Verbindungsbahn zwischen Wulsdorf und Lehe geschaffen. Die Güter von und nach den Häfen in Bremerhaven sollten in Zukunft über die neue Strecke geleitet und im Rangierbahnhof Speckenbüttel zusammengestellt bzw. aufgelöst werden. Die neue Strecke zweigt von der Strecke Bremen—Geestemünde am Bahnhof Wulsdorf nach Norden ab, wird im Osten um den Ort Geestemünde herumgeführt und geht etwa 600 m vor

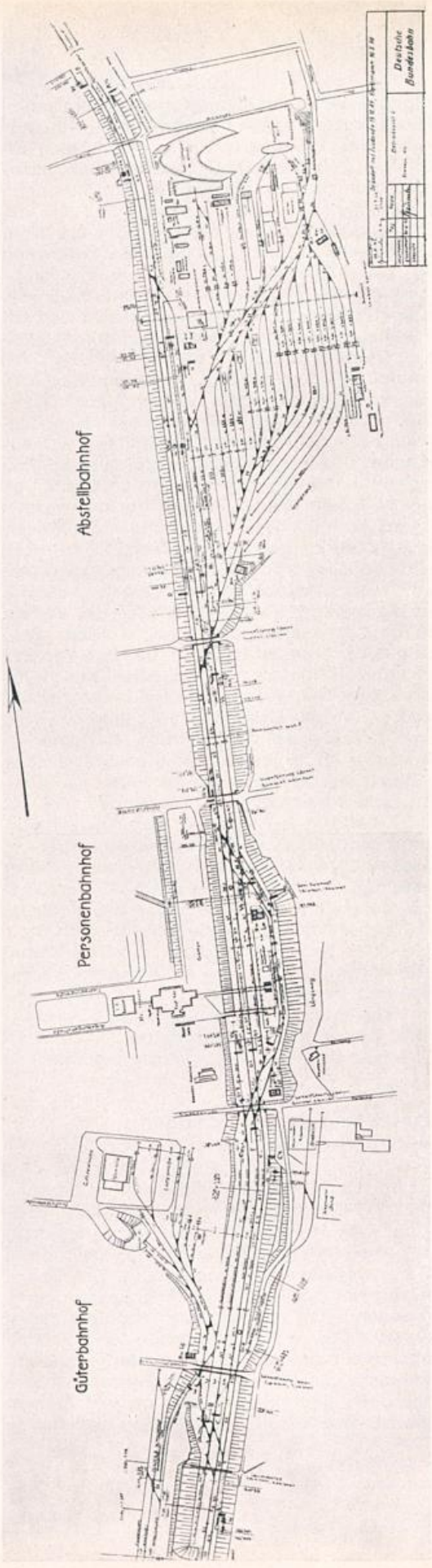


Abb. IV 13 Plan der Gleisanlagen Bremerhaven-Lehe

der Geeste wieder in die Nebenbahnstrecke Geestemünde — Cuxhaven/Bederkesa über. Diese Strecke wurde bis zum Bahnhof Speckenbüttel auf einem Damm hochgelegt und zweigleisig als Hauptbahn ausgebaut.

Der Personenbahnhof Lehe (Abb. IV 13) blieb an seiner früheren Stelle. Abweichend von dem früheren Zustand wurden sämtliche Personenzüge von Bremen und Bremervörde bis Lehe durchgeführt. Nördlich vom Bahnhof Lehe wurde ein neuer Abstell- und Zugbildungsbahnhof Lehe geschaffen. Der Kostenanschlag vom März 1907, genehmigt im Januar 1908, sah für diese Umbauarbeiten 2,6 Mill. Mark Gesamtkosten vor, wovon 3,0 Mill. Mark auf Grunderwerb entfallen. Es wurden folgende Massen bewegt:

826 000 cbm Bodenanschüttung der Dämme, Wegerampen usw.,
174 000 cbm Abträge in Einschnitten,
54,709 km Gleisverlegung,
680 000 qm Bodenerwerb, davon
541 000 qm Grund und Boden aus Privatbesitz.

Die Bodenentnahmestellen lagen an der Strecke Geestemünde — Bederkesa zwischen Debstedt und Drangstedt und an der Strecke Geestemünde — Bremen in der Nähe von Freschluneberg beiderseits der Strecke. Beide Entnahmestellen lagen etwa 9 km von den Schüttstellen entfernt.

Für den Bahnhof Bremerhaven-Hbf., Empfangsgebäude, Bahnhofshalle und Tunnelanlage wurden aufgewendet 1,310 Mill. Mark
für den Personenbahnhof Lehe 0,300 Mill. Mark
für den Zugbildungsbahnhof Lehe (Lokomotivschuppen mit 15 Ständen, 20 m Drehscheibe, Kohlenlager und Wasserturm) 0,375 Mill. Mark
für den Personenbahnhof Speckenbüttel 0,064 Mill. Mark

Die neue Strecke Wulsdorf — Bremerhaven wurde im Juli 1914 in Betrieb genommen, der Bahnhof Speckenbüttel im Okt. 1916 fertiggestellt.

Es ist keine Übertreibung, wenn behauptet wird, daß die Eisenbahnen im Verkehrsnetz der Städte an erster Stelle stehen müssen, da von ihnen die Bewältigung des Güter- und Personen-Massenverkehrs verlangt werden muß. Diese Bedeutung wird auch durch den Siegeszug des Kraftwagens und des Flugzeuges im Laufe der letzten Zeit nicht gemindert.

Die Bahnhofs-Vorplätze sind für den ankommenden Reisenden die Visitenkarte der Stadt. Sie sind sowohl in Bremen wie in Bremerhaven für den Verkehr mit den Bahnhöfen ausreichend groß und frei vom Durchgangs-Straßenverkehr. Wenn es auch zweckmäßig und notwendig ist, den Omnibusfernverkehr in möglichster Nähe des Hauptbahnhofs der Eisenbahn enden zu lassen, so bedeutet die Inanspruchnahme der Bahnhofsvorplätze mit bahnhofsfremdem Verkehr eine Belastung, für die ihre Größe nicht mehr ausreichen wird. Die in unserem Klima notwendigen Überdachungen der Omnibusbahnsteige würden zudem das ruhige, einheitliche Bild der Bahnhofsvorplätze stören. Besser wäre es, den Omnibusverkehr auf einem besonderen Platz, zwar in der Nähe der Bahnhofsvorplätze, aber von diesen getrennt, enden zu lassen.

Elling, Otto

V

DIE BAUTEN DER DEUTSCHEN BUNDESPOST

Die großen Fortschritte in der Technik und die damit verbundenen Umwälzungen auf allen Gebieten in den letzten 51 Jahren zeigen sich auch in der Entwicklung aller Postdienstzweige. Als solche sind u. a. zu nennen: Die Umstellung im Fernsprechdienst von der Handvermittlung auf den Selbstwahlortsdienst und demnächst auch auf den Selbstwahlferndienst. Die Freileitungen mit oberirdischen Einführungen wurden ersetzt durch hochpaarige Kabel, welche die Sprache in natürlicher Tonlage übertragen. Heute haben wir eine Verschiebung in andere Frequenzbereiche und mehrfache Ausnutzung der Kabel durch die Überlagerungstechnik, die es ermöglicht, mehrere 100 Gespräche auf einer Doppelader zu führen. Dies bedingt umfangreiche Amtseinrichtungen.
In der Telegraphie wurde der Klopf- und Morsebetrieb vom Springschreiber abgelöst. In Bälde wird die Handvermittlung durch Wählvermittlung ersetzt, die heute schon im Teilnehmerfernschreibdienst eingeführt ist. Nicht zu vergessen sind der drahtlose Nachrichtendienst und der Rundfunk.
Auch auf dem postalischen Sektor ist der Fortschritt bedeutend. Um die Jahrhundertwende wurden die Postsendungen in den ersten Eisenbahnzügen oder gar noch mit der Postkutsche befördert. Heute erfolgt es mit posteigenen Spezialwagen in D-Zügen, mit Landkraftwagen, mit Güterposten oder in Omnibussen. Die Bearbeitung der Sendungen wurde mechanisiert. Förderbänder, Paketverteilanlagen, Stempelmaschinen usw. wurden dafür entwickelt. Neue Dienstzweige entstanden, wie die Personenbeförderung mit Omnibussen, der Postscheck- und Postspardienst.
Alle diese technischen Errungenschaften und das gewaltige Anwachsen des Verkehrsumfanges erforderten nicht nur technische Einrichtungen und Maschinen, sondern auch neue Räume, neue Hochbauten. Fernsprechämter, Verstärkerämter, Sende- und Empfangsstationen für den drahtlosen Dienst, Fernsprechzeugämter, Fernsprechbauämter, Kraftwagenhallen und neue Postämter mußten erbaut werden. Die technische Entwicklung geht ständig weiter, und der Bedarf an neuen Räumen steigt immer mehr an. So entstanden die zweckmäßig eingerichteten Betriebsbauten der Deutschen Bundespost. Ihre Zweckmäßigkeit ist die unerläßliche Voraussetzung für rationelle Betriebsabwicklung. Gleiche Bedeutung wird der Raumgestaltung für Aufenthaltsräume, Entspannungsräume, Kantinen, Duschen, Bäder usw. beigemessen, um ein freudiges und gesundes Arbeiten zu gewährleisten.
Um 1900 war das Postgebäude an der Domsheide[1]) das Heim für sämtliche Postzweige. Es war überbelegt, und so begannen die Planungen eines besonderen Gebäudes für das Fernsprechwesen.
1901–04 wurde das Fernsprechgebäude in der Neuenstraße nach dem Entwurf von Geh. Baurat Schäffer in deutschem Renaissancestil erbaut (Abb. V 1). Schon bald war es wieder zu klein. Die

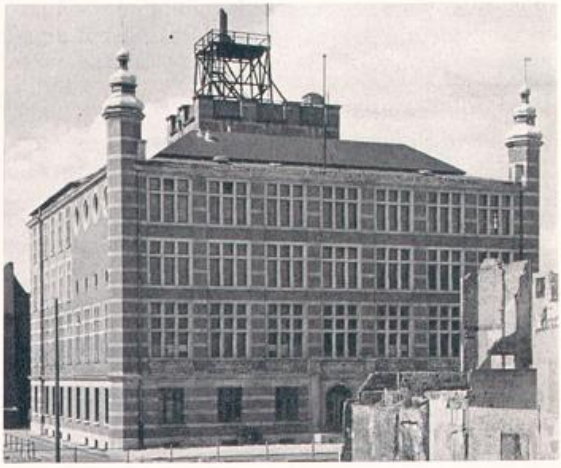


Abb. V 1 Fernsprechgebäude in der Neuenstraße, 1901—1904, Architekt Geh. Baurat Schäffer

Telegraphie mußte in die Domsheide zurückverlegt werden. Heute ist das Gebäude mit technischen Einrichtungen voll belegt. Es beherbergt das Fern-, Schnell-, Verstärker-, TW- und Rundfunkverstärkeramt. Eine neue Planung für eine sehr große Erweiterung des Gebäudes ist in Arbeit.
Vor dem ersten Weltkrieg war der Ortsverkehr so stark angewachsen, daß die Räume wiederum nicht ausreichten. Man entschloß sich, ein zweites Ortsamt zu errichten, und so entstand das Gebäude „Hansa" in der Friedrich-Karl-Straße nach

[1]) „Bremen und seine Bauten 1900" S. 276 ff.



Abb. V 2 Fernsprechamt Hansa, Bremen
Friedrich-Karl-Straße, 1905—1922
Architekt Geh. Baurat Schäffer

den Plänen von Geh. Baurat Schäffer. Die Bauzeit war sehr lang. Es wurde 1905 begonnen und erst 1922 fertiggestellt (Abb. V 2).
Für den Postbetrieb und zur Unterbringung der Oberpostdirektion waren an verschiedenen Stellen in der Stadt zusätzlich Räume angemietet. Diese Trennung war betrieblich untragbar. Namentlich die am Bahnhof zur Verfügung stehenden Räume genügten nicht im entferntesten den Verkehrsbedürfnissen. Dringend notwendig war daher ein Postgebäude in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofes. Als geeigneter Bauplatz kam das Gelände An der Weide zwischen Bahnhofsplatz und Rembertitunnel in Betracht. Bei einem öffentlichen Wettbewerb unter Bremer Architekten erhielten je einen 1. Preis Baurat Fritsche und Architekt Rotermund. Ein 2. Preis wurde Architekt Jacobs zuerkannt, nach dessen Entwurf der Bau 1923–1926 errichtet wurde. Die Schauseiten des Gebäudes sind der Eigenart der überlieferten Bauweise Bremens angepaßt und bilden in städtebaulicher Hinsicht eine würdige Platzwand für den Bahnhofsvorplatz (Abb. V 3). Das Innere zeigt schlichte, zweckmäßige Formen. Im Erdgeschoß sind außer den bekannten Schalterhallen u. a. die Ortspackkammer und das Postzollamt untergebracht. Das 1. Obergeschoß beherbergt außer Büroräumen die Briefabfertigung für ganz Bremen und die Durchgangspackkammer. Daran schließt die Auslandspackkammer an, in der sich der für Bremen typische Umschlag des Überseepaketverkehrs abwickelt. Von den Packkammern gelangt man direkt zu den mit einer großen Glashalle überdachten Postbahnsteigen. Das 2. Obergeschoß nimmt die Räume der Oberpostdirektion auf. In Richtung Rembertitunnel sind an das Hauptgebäude Kraftwagenhallen angebaut.
In den Jahren 1929–1931 entstand das Postamt 8 an der Utbremer Straße nach den Plänen von Oberpostbaurat Martini (Abb. V 4). Es ist ein reiner Zweckbau mit Klinkerverblendung. Im Erdgeschoß erhielt das Postamt seine Räume, um den westlichen Stadtteil postalisch zu betreuen. In den beiden Obergeschossen befindet sich das Wählamt für diesen Stadtteil. Auf demselben Gelände wurde 1933–1935 das Fernmeldezeugamt im gleichen sachlichen Stil nach dem Entwurf von Reg. Baumeister Hagelstange unter der Oberleitung von Oberpostbaurat Martini erbaut. In diesem Gebäude sind die großen Lager, Kraftwagen-Hallen und Werkstätten für das Fernmeldewesen untergebracht. Im letzten Krieg wurde dieses Gebäude teilweise zerstört. Der Wiederaufbau geschah 1949. Die dringend notwendige Erweiterung wird



Abb. V 3 Postdienstgebäude Bremen, Am Bahnhofsplatz und An der Weide
1923—1926, Architekt BDA Rud. Jacobs †



Abb. V 4 Postamt 8, Bremen, Utbremer Straße
1929—1931, Architekt Oberpostbaurat Martini

wahrscheinlich in Kürze erfolgen. Noch ein weiteres Gebäude entstand zur selben Zeit auf diesem Gelände und beherbergte den ersten Rundfunksender von Bremen.
Ungefähr gleichzeitig wurde auch das Postamt 4 in der Großen Johannisstraße erbaut. Auch hier war das Fernmeldewesen die erste Triebkraft zum Neubau. Der Bau ist ein sachlicher Klinkerbau nach dem Entwurf von Oberpostbaurat Martini (Abb. V 5).
In Bremerhaven wurde 1900–1903 das Postgebäude an der Schifferstraße in deutschem Renaissancestil erbaut (Abb. V 6). Es war für die damaligen Postverhältnisse ein aufwendiges Gebäude. Im Erdgeschoß befand sich das Postamt, im Obergeschoß das Fernsprechamt und eine große Dienstwohnung. Im letzten Krieg brannte das Gebäude zum größten Teil aus. Nach dem Wiederaufbau und gleichzeitigen Umbau ist das ganze Obergeschoß und ein Teil des Erdgeschosses vom Fernsprechamt ausgefüllt.
Im Zuge der Erstellung des Hauptbahnhofs in Bremerhaven wurde 1931–1933 in nächster Nähe



Abb. V 5 Postamt 4, Bremen, Große Johannisstraße
Architekt Oberpostbaurat Martini

ein Hauptpostamt mit eigenen Postbahnsteigen erbaut, um den Austausch der Postsendungen zwischen Bahnpost und den Ortspostanstalten zu beschleunigen. Es ist ein Klinkerbau mit Muschel-



Abb. V 6 Postdienstgebäude in Bremerhaven, Schifferstraße
1900—1903, Entwurf Geh. Baurat Schäffer
Wiederaufgebaut und gleichzeitig umgebaut 1949—1950



Abb. V 7 Hauptpostamt Bremerhaven, Bahnhofsplatz

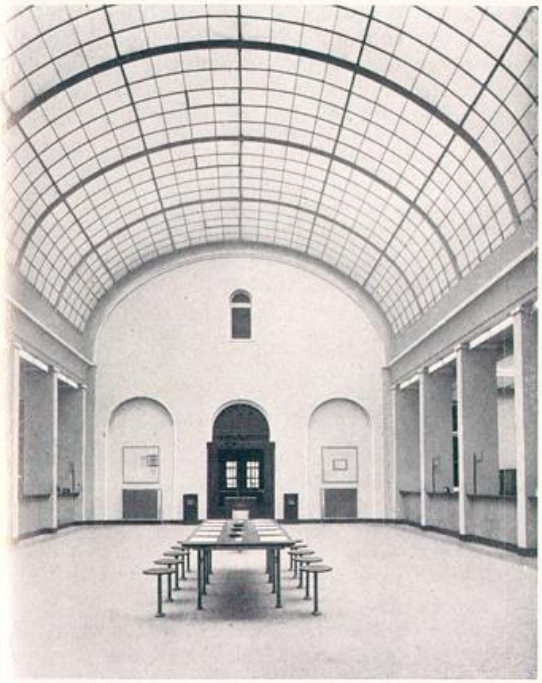


Abb.V 8 Schalterhalle im Postamt 1
Bremen, Domsheide, neugestaltet 1950
Entwurf Postbaurat Schäfer

lkschmuck in ruhiger, sachlicher Formgebung (Abb. V 7).

Der letzte Krieg brachte zum Teil starke Beschädigungen an fast allen Postgebäuden in Bremen und Bremerhaven. Die Wiederaufbauarbeiten wurden in den letzten Jahren durchgeführt und in vielen Fällen gleichzeitig ein Umbau der Gebäude vorgenommen, um den heutigen Anforderungen gerecht zu werden (Abb. V 8 und 9).

Die Postverwaltung ist in den letzten Jahren dazu übergegangen, kleinere neue Postämter, besonders in den Wiederaufbaugebieten innerhalb von Baublöcken zu errichten. Ein Beispiel in der Woltmershauser Straße (Postamt 10) zeigen die Abbildungen V 10 und 11.

Schäfer



Abb. V 9 Schalterhalle im Postamt 1
Bremen, Domsheide, neugestaltet 1950
Entwurf Postbaurat Schäfer



Abb. V 10 Wohnblock mit Postamt
in der Woltmershauser Straße, 1951
Architekt Ing. F.A.B. Rolf Borchers



Abb. V 11 Postamt in der Woltmershauser Straße
Schalterraum, 1951, Architekt Ing. F.A.B. Rolf Borchers

VI

FLUGHAFEN BREMEN

Als die Brüder Wilbur und Orville Wright, veranlaßt durch die Erfolge eines Otto Lilienthal, am 17. Dezember 1903 ihre jahrelangen Bemühungen durch den ersten Motorflug gekrönt sahen, da waren sie sich wohl kaum der ganzen Tragweite dieses Geschehens bewußt. Und auch die Mitwelt konnte damals noch nicht ahnen, daß mit diesem in 3 m Höhe ausgeführten Flug von 53 m Weite eine Entwicklung ihren Anfang genommen hatte, die durch ihre evolutionäre Rasanz in einem knappen halben Jahrhundert das Wohl und Wehe der Völker in gleichem Maße entscheidend beeinflussen sollte. Erscheint selbst dem Fachmann diese Entwicklung vom Erstlingsflug der Gebr. Wright zu der zu einer Selbstverständlichkeit gewordenen Überwindung der Schallgeschwindigkeit durch bemannte Flugzeuge kaum faßbar, so stehen wir bereits heute vor einem neuen Abschnitt dieser Entwicklung, dem Weltraumflug, zu dessen Durchführung die technischen und experimentellen Grundlagen in der Gegenwart gerade geschaffen werden. Aber wie jeder Flug anfangs und endlich einer realen Basis für seine Ausführung bedarf, so ist auch der Flugverkehr für seine technische Bereitung und wirtschaftliche Nutzung am Anfang und am Ende auf den Boden angewiesen, der den Erfordernissen dieses Verkehrs entsprechend beschaffen sein muß. Einen Teil dieser Bodenorganisation — und wohl den wesentlichsten — bilden die Flughäfen. So ist es nur natürlich, daß auch diese Bodenorganisation im Laufe der Entwicklung des Luftverkehrs den wachsenden Anforderungen entsprechenden Wandlungen unterworfen war und noch bleiben wird.

Wie in der ganzen Welt hatten die aufsehenerregenden Erfolge der Brüder Wright auch in Bremen zur Folge, daß sich die im Bremer Verein für Luftfahrt zusammengeschlossenen Luftfahrer mit einer nur durch den Mangel an finanziellen Mitteln gehemmten Begeisterung diesem neuen Luftsport, der bisher nur mit dem Freiballon ausgeübt werden konnte, zuwandten. Als Gelände für diese Betätigung fand man den Exerzierplatz der Bremer Garnison auf dem Neuenlander Feld als besonders geeignet, da es keiner besonderen und kostspieligen Vorbereitung zur Durchführung des Flugsportes bedurfte. Auf diesem Gelände rollten nun bald die ersten Flugversuche der Bremer Pioniere mit mehr oder weniger Glück ab. Die bei diesen Versuchen erzielten Erfolge ermutigten die Bremer Luftfahrerkreise dazu, mit Hilfe der Bremer Kaufmannschaft im Jahre 1910, mit dem Bau von drei hölzernen Flugzeughallen (Abb. VI 1) die erste Flugplatzanlage in Bremen zu schaffen.



Abb. VI 1 Flugplatz Neuenlanderfeld, 1911

Fast wäre es damals schon zu dem ersten Flugverbot gekommen, als die Kühe unter dem Eindruck dieser fliegenden Ungeheuer die Milchproduktion einzustellen drohten, woraufhin sich die Viehhalter entschlossen, vor die Flugzeughallen einen Drahtzaun zu setzen, um auf diese Weise das Fliegen zu verhindern. Es muß aber schon damals Mittel und Wege gegeben haben, derartige Behinderungen zu umgehen, denn es wurde weiter geflogen. Zu den einheimischen Flugzeugen kamen bald auch auswärtige Gäste, die das neue Flugfeld benutzten. Militärflugzeuge landeten gelegentlich, und luftsportliche Wettbewerbe, wie der „Nordwestflug" und der „Prinz-Heinrich-Flug" 1914 führten zahlreiche prominente Piloten auf Bremens Flugplatz. Dazwischen landete auch einmal das Zeppelin-Luftschiff „Hansa".

Der erste Weltkrieg brachte als Ergebnis der Flugzeugentwicklung das verkehrsreife Verkehrsflugzeug. Und so entstanden dann bald fast unmittelbar nach Friedensschluß Gesellschaften, die den Betrieb von Flugzeugen zum Zwecke des Luftverkehrs unternahmen.

Die erste Flughafenanlage

Aber wie die Schiffahrt für ihren Betrieb der Häfen nicht entraten kann, so bedarf ein auf Planmäßigkeit und Sicherheit abgestellter Luftverkehr der Flughäfen. Es konnte daher kaum wundernehmen, daß Bremen als Welthandelsplatz, von dessen Häfen aus die stolzen Schiffe der deutschen Handelsflotte ihren Weg über die weiten Meere nahmen, auch dieser neuen Verkehrseinrichtung sofort das ihr gebührende Interesse und Verständnis entgegenbrachte. So schufen Bremer Staat und Kaufmannschaft bereits in den Anfängen dieses um Anerkennung ringenden Verkehrszweiges die Vorbedingung für die Einrichtung eines Luftverkehrs durch Anlegung eines Flughafens auf jenem Platz, auf dem die Bremer Bevölkerung die ersten stolzen Erfolge ihrer einheimischen Flugpioniere zu bewundern Gelegenheit gefunden hatte.

Die Lage des Flughafens — 3 km von der Stadtmitte, auf einer für die Weserlandschaft charakteristischen Fläche, ohne jedes die Luftfahrt störende Hindernis — konnte vom verkehrstechnischen wie fliegerischen Standpunkt nicht besser ausgewählt sein. Als Abfertigungsgebäude diente der für den damaligen Stand der Bodenorganisation typische Barackenbau (Abb. VI 2). Dieser Bau sowie eine massive Flugzeughalle 46×24×6 m mit einer Mittelstütze (Dachkonstruktion aus Holzbindern) und 590 qm angebauten Werkstätten und Lagerräumen konnten bereits am 4. April 1920 durch Bürgermeister Dr. Buff dem Luftverkehr übergeben werden, der (Abb. VI 3) – welch eine geschichtliche Wiederholung nach dem zweiten Weltkrieg! – von der dänischen Luftverkehrsgesellschaft eröffnet wurde. Das Rollfeld des Flughafens wurde zunächst in den Ausmaßen von 400×500 m angelegt (Plan Abb. VI 4).

Während die ersten Flugversuche in den ersten



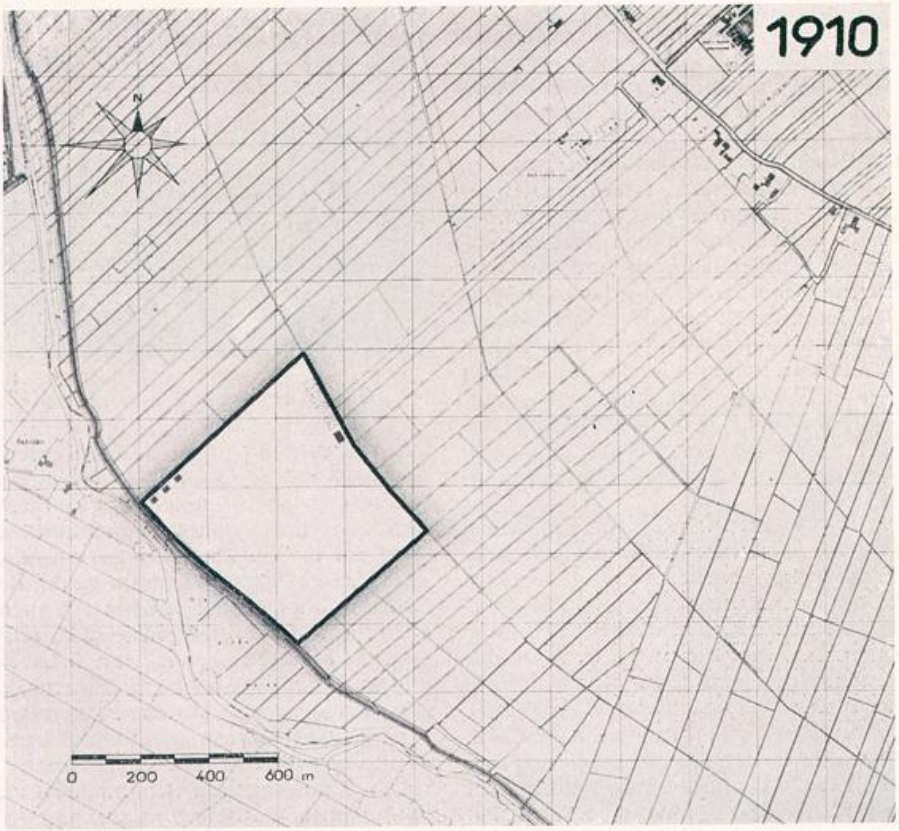
Abb. VI 2 Flugplatz Neuenlanderfeld, 1920

1½ Jahrzehnten unseres Jahrhunderts auf dem nordöstlich der Ochtum gelegenen Exerziergelände in der Neuenlander Feldmark stattfanden, ohne daß irgendwelche Bauarbeiten vorher durchgeführt worden waren, bestand die Herrichtung des Rollfeldes nunmehr darin, daß die Gräben der ehemaligen Wiesen mit Dränageröhren ausgelegt und mit Kohlenschlacke ausgefüllt wurden. Die Entwässerung der Dränleitungen erfolgte durch tief verlegte Buschdränagen, die das Wasser des Rollfeldes zu einem an der Südostseite des Platzes gelegenen Schöpfwerk leiteten, das wiederum das Wasser in den natürlichen Vorfluter, die Neuenlander Wasserlöse, überpumpte. Größere Vertiefungen des Geländes wurden gleichfalls durch Auffüllen mit Schlacke planiert. Begrenzt wurde dieses Feld durch 33 in Abständen von 50 m aufgestellte rot-weiße Dachreiter.

Diese erste Bremer Flughafenanlage, die der im gleichen Jahre gegründeten Bremer Flughafenbetriebsgesellschaft m. b. H. zum Betrieb und zur Verwaltung übergeben worden war, wurde mit



Abb. VI 3 Flughafen Bremen, 1923



Plan Abb. VI 4

ihren dem Anfangsstadium der Bodenorganisation entsprechenden Einrichtungen sehr bald der Schnittpunkt wichtiger Luftverkehrsverbindungen. Der dänischen Luftverkehrsgesellschaft folgte bereits im Juli 1920 der regelmäßige Luftverkehr der Lloyd Luftdienst-G.m.b.H. und der Deutschen Luftreederei, die Flüge nach Berlin und Münster, nach den Nordseebädern sowie nach Kopenhagen, Amsterdam und London ausführten. Am 3. Mai 1921 traf Min.-Dir. Bredow, der damalige Leiter des Reichsluftamtes, mit dem Postflugzeug der Lloyd Luftverkehr Sablatnig von Berlin kommend in Bremen zur Besichtigung des Flughafens ein und gab am Schluß der Besichtigung der Hoffnung Ausdruck, daß es der Hansestadt Bremen vergönnt sein möge, ebenso wie in der Schiffahrt auch im Luftverkehr die ihr gebührende Stellung einzunehmen.

Die erste Großflugzeughalle

Die Zunahme des Luftverkehrs und das Wachsen des öffentlichen Interesses an dem neuen Verkehrsmittel bestimmten in der Folgezeit das Tempo des weiteren Flughafenausbaus. Daneben drängte die technische Entwicklung der Verkehrsflugzeuge zu einer Vervollkommnung der bestehenden Flughafenanlagen und Einrichtungen, zumal auch die im Jahre 1923 auf dem Flughafen angesiedelte Focke-Wulf Flugzeugbau G. m. b. H., die mit dem serienmäßigen Bau von Sport- und Verkehrsflugzeugen begann und der neu gegründeten Norddeutschen Luftverkehrsgesellschaft m. b. H. ihre anerkannten Erzeugnisse zur Einrichtung eines speziell dem bremischen Luftverkehrsbedürfnis dienenden Luftverkehrs zur Verfügung stellte, Raum für die notwendig gewordene Betriebserweiterung benötigte. In der Erkenntnis der zunehmenden Bedeutung des Luftverkehrs für die bremische Wirtschaft entschloß sich der Bremer Staat im Jahre 1925 zu einer Modernisierung der Flugplatzanlagen durch den Neubau einer Großflugzeughalle 81×30×7 m mit einem auf rd. 81 m freitragenden Torträger (Dachkonstruktion: Stahl-



Abb. VI 5 Großflugzeughalle
Aufrichten der Eisenkonstruktion, 1926



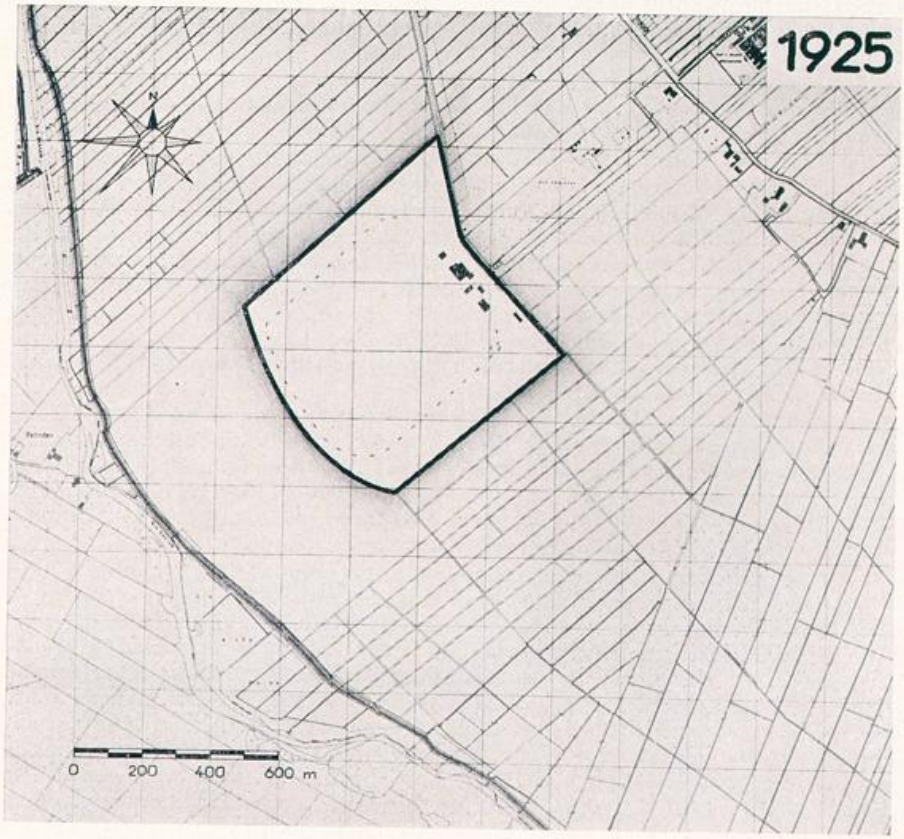
Abb. VI 6 Flughafen Bremen, 1925

achwerkträger) (Abb. VII 5 und 6) und rd. 460 qm ngebauten Werkstätten, den Bau einer Gaststätte Abb. VII 7) und die Schaffung verschiedener für en technischen Betrieb erforderlichen Einrichtun-en, wie einer 50 000 Liter fassenden unterirdi-chen Betriebsstoffanlage. Im Zuge dieser Mo-ernisierung wurde auch das Rollfeld des Flug-afens auf eine Ausdehnung von 800×800 m ge-racht (Plan Abb. VII 8).

ehrbücher über die Anlage von Flugplätzen, ins-besondere von Rollfeldern, waren zu jener Zeit nicht vorhanden. Man hatte auf Grund der Erfahrungen in den vergangenen fünf Jahren erkannt, daß das Rollfeld möglichst eben sein muß, daß also trotz der flachen und ebenen Marschlandschaft Planierungen durchzuführen waren. Die Wichtigkeit der für die Bodenorganisation eines Flugplatzes zu treffenden Vorarbeiten, die heute bei der Neuanlage eines Platzes unbedingt vorgenommen werden müssen und sich auf die verschiedensten Wissensgebiete erstrecken, war damals noch nicht erkannt. Man machte sich kaum Gedanken über die Tragfähigkeit des Baugrundes, über die Wasserdurchlässigkeit und die Wasseraufnahme des Bodens, über die Einflüsse des Grundwasserstandes und dessen Schwankungen.



Abb. VI 7 Flughafen Bremen, Gaststätte, 1925



Plan Abb. VI 8

Bodenorganisation

Ebenso aber, wie ein Schiffahrtshafen nur dann wettbewerbsfähig werden und bleiben kann, wenn seine Landeanlagen den höchsten Ansprüchen genügen, so gilt ein Gleiches für den modernen Flughafen. Es erschien den Verfassern daher angebracht, angesichts der noch in der Entwicklung befindlichen Anforderungen an den Flughafenbau und die zugehörigen Verkehrsanlagen, auf die technischen Schwierigkeiten bei der Herrichtung der Rollfelder im Flughafen Bremen und ihre stufenweise Überwindung näher einzugehen.

Der Baugrund Bremens zwischen Weser und Ochtum, also auch des Flughafengeländes, ist wenig günstig. Ein Blick auf die geologische Karte lehrt, daß die oberste Schicht des als Flughafen ausgewiesenen Geländes aus den im Alluvium entstandenen Ablagerungen (Lehm) besteht. Unter dieser etwa i. M. 2,5 m starken Lehmschicht steht alluvialer Sand an. Sowohl der Lehm als auch die darüber liegende sehr stark tonhaltige Humusschicht sind wasserundurchlässig und schrumpfen bei Trockenheit. Bei anhaltender Nässe dagegen werden diese Bodenarten weich und verlieren ihre Tragfähigkeit. Der Grundwasserstand liegt hoch und schwankt i. M. zwischen 0,5 und 1,0 m unter Geländeoberfläche. Infolge der Undurchlässigkeit des Lehmes wird er an der unteren Begrenzungsfläche der Lehmschicht unter Spannung gehalten und steigt beim Durchstoßen dieser Schicht an.

Die oben geschilderten Eigenschaften des Lehms machen daher die nach Fertigstellung des Planums durchgeführten Arbeiten auf dem Rollfeld verständlich, die das Ziel hatten, das Niederschlagswasser in kürzester Zeit und auf kürzestem Wege von der Oberfläche abzuleiten. Im Jahre 1928 begann eine planmäßige Dränierung, die nur den Zweck haben konnte, das auf dem Rollfeld sich sammelnde Regenwasser durch Dränagestichgräben (Sauger, Abstand etwa 15 m) in Dränagehauptgräben (Sammler, Abstand etwa 60 m) zu leiten und in den den Flughafen umgebenden Entwässerungsgraben abzuführen, aus dem das Wasser dann in die Neuenlander Wasserlöse gepumpt wurde. Eine Dränierung des Bodens selbst war infolge der Undurchlässigkeit nicht möglich.

In den niederschlagsreichen Wintermonaten zeigte sich aber bald, daß die Tragfähigkeit der tonhaltigen Humusschicht nicht ausreichte. Die Grasnarbe wurde durch die Flugzeugräder und -sporne zerstört, zumal infolge der in den Wintermonaten vorherrschenden Süd- und Südwestwinde immer wieder die gleichen Flächen für Starts und Landungen benutzt werden mußten. Man deckte deshalb die besonders stark beanspruchten Flächen des Rollfeldes mit Schlacken in 10—15 cm Stärke ab, walzte die Schlacken in die Humusschicht hinein und verbesserte auf diese Weise durch die mit Schlacken durchgeführte Vermagerung die Tragfähigkeit, wodurch allerdings der Graswuchs bis zu einem gewissen Grade beeinträchtigt wurde.

Neben diesen für die Luftverkehrsabwicklung notwendigen Anlagen und betriebstechnischen Einrichtungen wurden Verkehrsverbindungen zum Flughafen geschaffen. Als neue Zufahrt zu der Flughafenanlage wurde eine Abzweigung von der Ausfallstraße nach Oldenburg und neben dieser eine Straßenbahnverbindung hergestellt, die in einer Fahrzeit von 14 Minuten Fluggäste und Besucher des Flughafens von der Stadtmitte bis unmittelbar zum Flughafeneingang führt.

Als im Jahre 1926 die Deutsche Lufthansa den Luftverkehr über Deutschland übernahm, fand sie in Bremen einen den damaligen Ansprüchen vollauf genügenden Flughafen vor, der auch in der Folgezeit durch Schaffung neuer betrieblicher Einrichtungen, wie Funksende- und Empfangsanlagen, mit den Erfordernissen des Luftverkehrs durchaus Schritt hielt. Die Deutsche Lufthansa betrieb damals auf den Strecken nach Berlin, Leipzig, Frankfurt sowie nach Amsterdam und Kopenhagen einen von der bremischen Wirtschaft gut beschickten Verkehr, der durch die einheimische Norddeutsche Luftverkehrsgesellschaft, durch ihren Seebäderdienst und Sonderflüge wertvoll ergänzt wurde. Das Interesse Bremens an der Luftfahrt und seinem Flughafen wuchs mit dieser Entwicklung zusehends, und es ist bestimmt kein Zufall, daß die beiden zur ersten Ost-West-Überfliegung des Atlantiks gestarteten Junkers-W-33-Flugzeuge die Namen der stolzen Schiffe des Norddeutschen Lloyd „Bremen" und „Europa" führten.

An luftsportlichen Ereignissen, die der Förderung des Luftfahrtgedankens und der Werbung für den Luftverkehr dienten, ist in dieser Zeit neben zahlreichen Flugveranstaltungen der Bremer Flughafenbetriebs-G.m.b.H. und des Bremer Vereins für Luftfahrt besonders der „Deutsche Rundflug 1925" zu erwähnen, der von der Bremer Bevölkerung mit großem Interesse verfolgt wurde.

Erweiterung des Flughafens

Die Jahre 1929 bis 30 brachten im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Depression dieser Zeit auch dem Luftverkehr über Bremen einen gewissen Rückschlag, den es erst im Laufe der folgenden Jahre auszugleichen gelang. In dieser Zeit wurde an Stelle des bisher als Abfertigungsanlage dienenden Barackenbaus ein für die damaligen Verhältnisse ausreichendes Verwaltungsgebäude (Abb. VI 9) errichtet, in dem neben den Räumen für Abfertigung und Verwaltung die Dienststellen des Funk- und Wetterdienstes untergebracht waren. Diese Anlagen reichten jedoch bald nicht mehr aus, um den Bedürfnissen eines gesteigerten Luftverkehrs und Sportflugbetriebes sowie den Anforderungen der sich immer mehr entfaltenden einheimischen Flugzeugindustrie auf die Dauer gerecht zu werden. Der Bremer Staat entschloß sich daher unter dem Eindruck dieser



Abb. VI 9 Flughafen Bremen
Verwaltungsgebäude, 1935, Architekt BDA A. Albrecht

Entwicklung zu einer Neugestaltung und Erweiterung der Anlagen seines Flughafens.
Der dreifache Aufgabenkreis des Flughafens Bremen — Luftverkehr, Flugzeugindustrie, Schul- und Sportflugbetrieb — machte eine entsprechende Aufteilung seiner Anlagen erforderlich. Auf dem neu hinzugenommenen Geländeteil, der das Flughafenareal nach Nordwesten erweiterte, wurde daher die neue Verkehrsflughafenanlage in den Jahren 1936 bis 37 errichtet. Es entstand ein neues, mit den modernsten technischen Betriebseinrichtungen versehenes Verwaltungsgebäude (Abb. VI 10 und 11), in dem neben den Abfertigungsanlagen der Deutschen Lufthansa, einem Post- und Zollzweigamt sämtliche für die Bodenorganisation erforderlichen Dienststellen untergebracht waren. Kein wie sonst auf anderen Verkehrsflughäfen üblicher Prachtbau wurde hier geschaffen, sondern ein nach betriebstechnischen und betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten gegliederter Zweckbau, in dem die Möglichkeiten späterer Erweiterungen Berücksichtigung fanden. Eine modern und geschmackvoll eingerichtete Gaststätte, vor deren Terrassen sich der gesamte Flugbetrieb abspielte, bot Fluggästen und Besuchern eine beliebte Aufenthaltsmöglichkeit.

Gleichzeitig entstand auf dem neuen Areal eine 100×30×7 m große Flugzeughalle (Dachkonstruktion: Stahlfachwerkbinder) mit angebauten Werkstätten, Lagerräumen sowie Dusch- und Waschräumen für das technische Personal.
Die vorhandene Nachtbefeuerung wurde durch zusätzliche Einrichtungen den Erfordernissen des modernen Luftverkehrs angeglichen. Die bestehenden Flugsicherungseinrichtungen wurden auf den neuesten Stand gebracht, und das auf 800×800 m vergrößerte Rollfeld durch 26 mit rotem Neonlicht leuchtende Umrandungsfeuer begrenzt, die auf dem Flughafen vorhandenen Gebäude mit roten Leuchten, die im Norden des Flugplatzes stehenden Schornsteine mit roten Neon-Haarnadelfeuern als Hindernisse gekennzeichnet, ein im blauen Neonlicht leuchtender Windrichtungsanzeiger, der sich selbsttätig in die vorherrschende Windrichtung einstellte, aufgebaut und als Kennfeuer ein Drehscheinwerfer montiert. Die Schlechtwetterlandebahn wurde durch einen Peiler, ein



Abb. VI 10 Flughafen Bremen
Neues Verwaltungsgebäude, 1937, Luftaufnahme

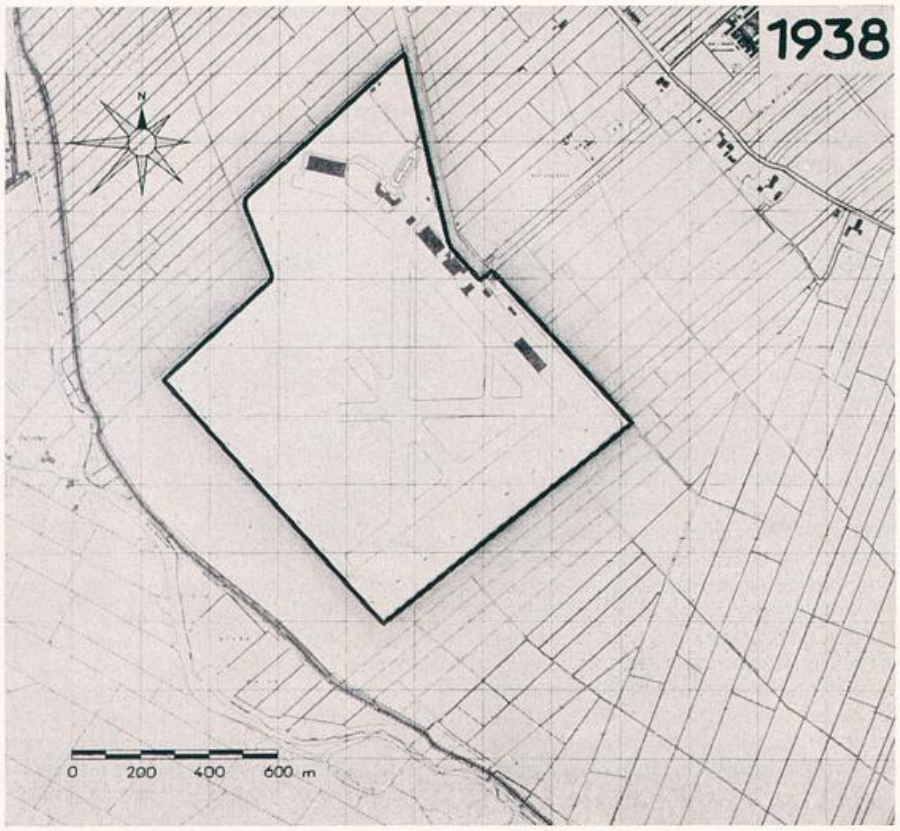
UKW-Landefunkfeuer sowie mit einem Vor- und einem Haupteinflugzeichen ausgestattet, wodurch die für die Ortung und Landung erforderliche Funkverbindung hergestellt und die Sicherheit im Luftverkehr wesentlich verbessert werden konnte.



Abb. VI 11 Neues Verwaltungsgebäude, 1937 (Stadtseite)

Der Bau von Start- und Landebahnen

Der überaus starke Flugbetrieb, der sich in den Jahren 1935 bis 37 auf dem Flugplatz abspielte, ließ jedoch bald erkennen, daß das Rasenrollfeld trotz der umfangreichen Dränagen und einer sorgfältigen Pflege durch Düngung und Neuansaat diesen erhöhten Ansprüchen an die Tragfähigkeit des Bodens, besonders im Hinblick auf die zunehmenden Fluggewichte einerseits und Staubfreiheit andererseits auf die Dauer nicht gewachsen war. Der steigende Verkehr zerstörte die mühsam gepflegte Grasnarbe. Ein Ausbessern der schadhaften Stellen bzw. eine Neuansaat war wegen der hierzu benötigten langen Zeit nicht möglich. Man mußte daher zu neuen Mitteln greifen, um den Flugplatz in einem verkehrssicheren Zustand zu halten und die Forderung zu erfüllen, den Flugbetrieb bei allen Wetterlagen durchführen zu können. Deshalb entschloß man sich, befestigte Flächen zu schaffen, von denen aus jederzeit gestartet werden konnte. Es war dies eine Erkenntnis, zu der man auf fast allen Verkehrsflughäfen mit großem Flugbetrieb inzwischen gekommen war und die bereits im Ausland, besonders in USA, zu der Anlegung b e f e s t i g t e r S t a r t - u n d L a n d e b a h n e n geführt hatte. Es wurde daher im Jahre 1937 ein Projekt ausgearbeitet, das fünf Startbahnen vorsah, und zwar je eine Start- und Landebahn in Richtung Nord—Süd, Ost—West und Südost—Nordwest sowie zwei Start- und Landebahnen in Richtung Nordost—Südwest mit einer Breite von 52 m und Längen, die zwischen 700 und 900 m lagen. Ein Vergleich dieses Startbahnsystems mit dem Windhäufigkeitsdiagramm läßt erkennen, daß für jede vorherrschende Windrichtung mindestens eine Startbahn vorhanden sein sollte (Plan, Abb. VI 12). In Anbetracht der ungewöhnlich hohen Kosten dieses Projektes hatte man sich aber entschließen müssen, zunächst nur einen Teil der Startbahnen fertigzustellen. Es wurde in vier Richtungen je eine Startbahn gebaut in den Längen:



Plan Abb. VI 12

Nord—Süd	730 m
Nordost—Südwest	760 m
Ost—West	555 m
Südost—Nordwest	480 m

Um den Flugzeugen die Möglichkeit zu geben, zu den Startbahnen auf befestigten Bahnen zu gelangen, wurden die im Nordosten des Flugplatzes liegenden Vorfelder vor den Gebäuden so weit vervollständigt, daß eine ununterbrochene etwa 1000 m lange und etwa 50 m breite Rollbahn ent-

stand. Während diese Vorfelder als 20 cm starke Betondecke mit einem Raumfugenabstand von 5 m in der Länge und Breite hergestellt worden waren, ist für die Befestigung der Startbahnen auf Grund der auf anderen Flugplätzen gemachten Erfahrungen eine elastische Decke gewählt worden, die in zwei Schichten von 6 cm (Unterschicht) und 4 cm (Verschleißschicht) eingebaut worden ist. Das Gesteinsmaterial der Sandasphaltdecke bestand aus Füller (Korngröße 0 bis 0,088 mm), Sand und Grus (0,088—3 mm) und Feinsplitt und Kies (3—15 mm). Füller wurde nur der Oberschicht zugesetzt. Der Bindemittelgehalt (Penetration 60/70) betrug für die Unterschicht 6 % und für die Verschleißschicht 7 %. Um die Decke vor Eindringen von Feuchtigkeit von oben her zu schützen, erhielt sie als Abschluß eine Gußasphaltmastixschicht. Das Profil der Startbahn ist dachförmig ausgebildet worden, mit Entwässerungsrinnen zu beiden Seiten, die das Himmelswasser durch Einlaufschächte in ein neu geschaffenes Entwässerungssystem leiten. Mit Rücksicht auf die große abzuführende Wassermenge war die Benutzung der vorhandenen Dränagen und des an den Rändern des Rollfeldes liegenden Entwässerungsgrabens nicht möglich, da keine genügenden Vorfluter zur Verfügung standen. Das neue Entwässerungssystem wurde daher nach Art der städtischen Kanalisation angelegt. Das nach einem Punkt in der Westecke des Flugplatzes in Steinzeug- und Betonrohren von 0,25—1,00 m ⌀ zusammenfließende Wasser wird in die an der nordwestlichen Seite des Flugplatzgeländes entlangfließende Ochtum gepumpt.

Die Höhenlage der Startbahnen war so gewählt worden, daß sich diese möglichst dem Gelände anpaßte und größere Erd- und Planierungsarbeiten zu beiden Seiten der Bahnen vermieden wurden. Da der anstehende Lehmboden als Unterbau ungeeignet war, mußte er so weit ausgekoffert werden, daß unter der Sandasphaltdecke eine gut entwässernde Sandschicht von 25 cm Stärke eingebaut werden konnte. Die Entwässerung des Kofferbettes erfolgte durch ein im Fischgrätmuster angelegtes Dränagesystem, das an die Kanalisation der Startbahn angeschlossen wurde.

Zu dieser Zeit wurde auch die Versorgung des Flughafens mit elektrischer Energie neu geregelt. Durch zwei getrennte Hochspannungskabel und zwei Transformatorenstationen wurde erreicht, daß bei Ausfall einer Zuleitung elektrischer Strom über das andere Kabel zugeführt wurde.

Mit diesem damals in Deutschland erstmaligen Startbahnsystem sowie mit seinen sonstigen technischen Einrichtungen und Betriebsanlagen, die durch den Bau von zwei Anschlußgleisen, einer weiteren 50 000 Liter fassenden Betriebsstoff-Unterfluranlage, einer Feuerwache, einer Feuermelde-, Sirenen- und Uhrenanlage ergänzt wurden, war der Flughafen Bremen für jeden noch so anspruchsvollen Luftverkehr aufnahmebereit.

Die Deutsche Lufthansa und die Koninglike Luchtvaart Maatschapij flogen damals Bremen auf folgenden Strecken an:

Bremen—Berlin
Bremen—Amsterdam—London
Bremen—Hannover—Frankfurt/M.
Bremen—Essen—Köln—Saarbrücken.

Daneben wurde in den Sommermonaten ein stark frequentierter Verkehrsdienst nach den Nordseebädern durchgeführt. Dieser planmäßige Luftverkehr wurde durch einen sehr lebhaften außerplanmäßigen Verkehr ergänzt, der häufig Spitzenleistungen von täglich 80—100 Flugzeugen aller Kategorien brachte. Die luftsportlichen Ereignisse dieser Periode sollten ihre Krönung in einer für den 3. September 1939 vorbereiteten Landung des Luftschiffs „Hindenburg" erfahren, als durch den Ausbruch des zweiten Weltkrieges einer aussichtsreichen, friedlichen Entwicklung des Luftverkehrs ein vorläufiges Ende bereitet wurde.

1939 bis 1945

Während des zweiten Weltkrieges war der Flughafen Bremen von der deutschen Luftwaffe beschlagnahmt, er wurde jedoch bis auf einige wenige Notfälle für Kriegshandlungen nicht benutzt. Trotzdem war er wohl wegen der auf dem Flughafen angesiedelten Flugzeugindustrie das Ziel zahlreicher Bombenangriffe der alliierten Luftwaffe. Die dabei entstandenen Schäden wurden durch die Bauleitung der Luftwaffe in Zusammenarbeit mit der Bremer Flughafenbetriebs-G.m.b.H. beseitigt.

Entsprechend den Fortschritten der Flugzeugindustrie mußte auch während des Krieges durch erforderlich gewordene Verlängerungen der Startbahnen das Rollfeld des Flughafens wiederum erweitert werden. Die Startbahnen wurden auf nachstehende Längen gebracht:

Startbahn Nordost—Südwest	1040 m
Startbahn Ost—West	1185 m
Startbahn Südost—Nordwest	1010 m

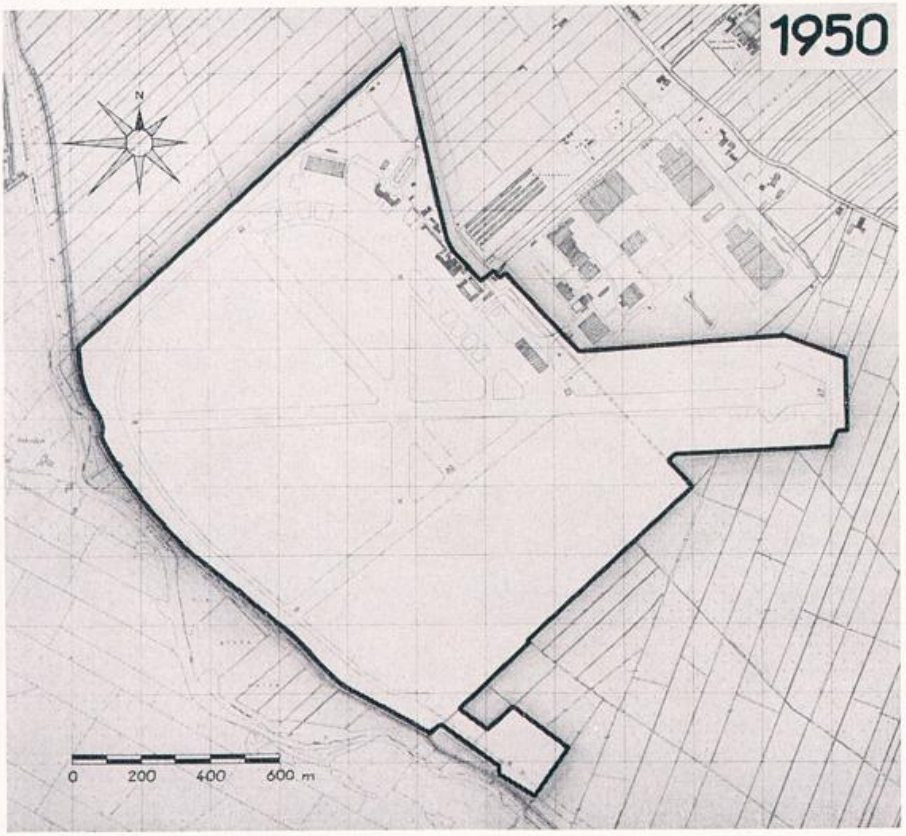
Die Entwässerung des Kofferbettes erfolgte in der gleichen Art wie bei dem ersten Bauabschnitt. Als Unterbettung wurde eine 25 cm starke Sandschicht eingebaut. Infolge Mangels an Bitumen wurden aber die Startbahnverlängerungen nicht mehr als 10 cm starke Sandasphaltdecke, sondern als 22 cm starke Betondecke hergestellt, die in zwei Schichten (Unterbeton 15 cm, Oberbeton 7 cm) teils im Handbetrieb unter Verwendung von Splittbeton, teils mit Autobahngerät unter Verwendung von Rheinkies, der nach vorgeschriebenen Siebkurven zusammengesetzt worden war, eingebaut wurde. Die einzelnen Felder erhielten eine Abmessung von 7,5×5,0 m. Sämtliche Fugen wurden als Raumfugen ausgebildet. Infolge der Stahlkontingentierung mußte von einer Verdübelung bzw. Verankerung der Fugen abgesehen werden. Das nördliche Ende der Vorfelder wurde



Abb. VI 13 Übergabe des Flughafens Bremen durch die Besatzungsmacht an die Stadt Bremen am 27. Januar 1949



Abb. VI 14 Flughafen Bremen Ausbaustand 1950, Luftbild



Plan Abb. VI 15

außerdem mit den Enden der drei verlängerten Startbahnen durch eine 15 m breite Zurollbahn verbunden, so daß die Möglichkeit bestand, die Startbahnen von beiden Seiten her zu benutzen, ohne daß die Flugzeuge auf dem Wege zum Abfertigungsgebäude über eine vorhandene Startbahn rollen müssen.

Die Kapazität der Betriebsstoffanlagen wurde durch den Einbau von zwei weiteren unterirdischen Tankbehältern um 100 000 Liter erhöht.

Wiederaufbau

Die letzten Kampfhandlungen um Bremen fügten den Flughafenanlagen erheblichen Schaden zu. Das Flughafen-Verwaltungsgebäude sowie die im Jahre 1926 erbaute Flugzeughalle wurden ein Opfer der Beschießung des Flughafens. Und auch die eigene Luftwaffe tat ein übriges, indem sie die Start- und Landebahnen durch Sprengungen unbenutzbar machte. Einer vorübergehenden Besetzung des Flughafens durch britische Truppen folgte nach der Kapitulation die Besetzung durch die amerikanische Besatzungsmacht, die sofort die Wiederherstellung der Flughafenanlagen in Angriff nahm. So wurden binnen kurzer Frist das Verwaltungsgebäude und die stark zerstörte, im Jahre 1937 erbaute Flugzeughalle E sowie die Start- und Landebahnen wieder instand gesetzt. Neben der Beseitigung weiterer Kriegsschäden führte die Besatzungsmacht einige Bauten für ihre speziellen Bedürfnisse aus. Ihr ist es zu danken, daß der Flughafen Bremen bei der dann am 27. Januar 1949 erfolgten Rückgabe (Abb. VI 13) an die Stadt Bremen sofort wieder für den zivilen Luftverkehr aufnahmefähig war. Aber ebenso zu danken gilt es dem Bremer Senat und der Bremer Bürgerschaft, die beide wie nach dem ersten Weltkrieg, aber unter weitaus ungünstigeren Bedingungen, sich sofort nach der Übernahme entschlossen, ihren Flughafen den neuen Erfordernissen eines Luftverkehrs anzupassen, an dessen Fortschritt mitzuarbeiten Deutschland in den letzten zehn Jahren versagt gewesen war.

So wurde die zur Schlechtwetterlandebahn erklärte Startbahn Ost—West nach Osten verlängert (Abb. VI 14 u. Plan Abb. 15), so daß eine gesamte Länge von 2034 m erreicht wurde. Auf Grund der neuesten Erkenntnisse in der Bodenmechanik und unter Berücksichtigung der Gewichte der modernen Flugzeuge wurde die Sandunterbettung in einer Stärke von 30 cm eingebaut und die Startbahndecke 24 cm stark betoniert. Das Ostende der Betondecke wurde auf eine Länge von 210 m auf 30 cm verstärkt, da die Beanspruchung des Startbahnendes infolge der Landestöße beim Landen und durch das Abbremsen der Motoren vor dem Start wesentlich größer ist als die der übrigen Startbahn. Der Einsatz von Großgerät (Autobahngerät) war nicht möglich, da jeweils Teillängen der Startbahn sofort nach Fertigstellung dem Luftverkehr zur Verfügung gestellt werden mußten. Es wurde daher ausschließlich im Handbetrieb gearbeitet. Als Betonzuschlagstoff wurde Weserkies, der nach vorgeschriebenen Siebkurven verbessert worden war, verwendet. In der Startbahnachse wurde eine Raumlängsfuge vorgesehen; die übrigen in 3,75 m Abstand vorgesehenen Längsfugen wurden als Arbeitsfugen (Preßfugen) ausgebildet. Querscheinfugen sind in 5 m Abständen, Querraumfugen alle 30 m angeordnet worden. Alle Fugen bis auf die Raumlängsfuge wurden mit Rundstahl verdübelt bzw. verankert (Abb. VI 16).

Im Anschluß an die Fertigstellung der Schlechtwetterlandebahn, die am 1. August 1949 dem Verkehr übergeben werden konnte, erfolgte der Einbau einer von den Siemens-Schuckert-Werken in Zusammenarbeit mit der Civil Aviation Division, Wiesbaden, entwickelten Startbahnbefeuerung.



Abb. VI 16 Abfertigungsvorfeld

Befeuerung der Flugplatzanlage

Wenn das Seeschiff in der Dunkelheit die bremischen Häfen anläuft oder die Ausreise antritt, sorgen Befeuerungsanlagen auf der Weser und an den Hafeneinfahrten dafür, daß das Schiff ungefährdet sein Ziel erreichen kann. Ebenso ist eine zuverlässige Befeuerung ein unentbehrliches Mittel für den gefahrlosen Lande- und Startbetrieb des Flughafens. Die hier zu lösenden Aufgaben sind dadurch noch erschwert, daß das Flugzeug dreidimensional geschützt werden muß im Gegensatz zum zweidimensional sich bewegenden Schiff. Deshalb stellen die Befeuerungsanlagen eines Flugplatzes — auch wegen der größeren Geschwindigkeit der Fahrzeuge — besonders hohe Anforderungen an die Beleuchtungstechnik.

Die Aufgabe der Start- und Landebahnleuchten ist es, zwei starke, in ihrer Helligkeit regelbare Lichtstrahlen in zwei um etwa 180° versetzte Richtungen entlang der Start- und Landebahn zu werfen und dem Flugzeugführer so auch bei Schlechtwetter und Dunkelheit die bestmögliche optische Hilfe zu geben. Für die als Hochleistungsfeuer konstruierten Leuchten wurde die Spiegeloptik gewählt, weil sie allein im Gegensatz zu allen lichtabsorbierenden Linsensystemen die geringsten Lichtverluste ergibt. Die Farbe des ausgestrahlten Lichts ist weiß. Auf jeweils 450 m vom Startbahnende strahlen die Leuchten zur Mitte der Bahn gerichtet gelbes Licht, so daß der Pilot rechtzeitig gewarnt und auf das bevorstehende Startbahnende hingewiesen wird. Die Startbahnleuchten sind als Überflurlampen konstruiert und etwa 3 m vom Startbahnrand im Rasenrollfeld in Entfernungen von etwa 60 m aufgestellt worden. Die Leuchten sind mit Osram-Glühlampen mit einer Spannung von 24 Volt und einer Leistung von 200 Watt ausgerüstet. Eine Bruchsicherung bewirkt, daß bei einem geringfügigen Stoß die Lampe dicht über dem Erdboden abbricht, wodurch eine

Gefährdung von evtl. ausbrechenden Flugzeugen verhindert wird. Vor dem Kopf der Startbahn wurden die gleichen Leuchten mit grünen Glasglocken als „Schwellenfeuer" eingebaut. Da sich beim Anschluß der Befeuerungsgeräte in Parallelschaltung notwendigerweise große Leiterquerschnitte ergeben, um unzulässig hohen Spannungsabfall und als dessen Folge ungleichmäßige Helligkeit der an jeden Kreis angeschlossenen Glühlampen zu vermeiden, wurden die Leuchten in drei Stromkreisen in Serie geschaltet, wodurch die Verwendung kleinstmöglicher Leiterquerschnitte, also verhältnismäßig dünner und dadurch billigerer Kabel möglich wurde. Jede Lampe wurde mit einem Isoliertransformator ausgerüstet, der den Ausfall eines ganzen Stromkreises beim Durchbrennen einer Glühlampe verhindert. Die Helligkeit dieser Hochleistungsleuchten wurde durch einen im Schaltraum eingebauten Stufentransformator geregelt, wodurch ermöglicht wurde, daß die Startbahnleuchten mit 100, 30, 10, 3 und 1 % der Lichtstärke je nach Wetterlage leuchten. Die Kennzeichnung der Zurollbahn erfolgte durch Leuchten mit blauen Glasglocken mit Fresnelgürteloptik. Als Glühbirnen wurden Osram-Glühlampen mit einer Spannung von 24 Volt und einer Leistung von 24 Watt verwendet. Die Abstände der Leuchten sind die gleichen wie bei der Startbahnbefeuerung. Lediglich in den Kurven wurden sie enger angeordnet. Das Ende und der Beginn der Zurollbahn wurde durch Doppelleuchten gekennzeichnet. Das Ein- und Ausschalten der Start- und Zurollbahnbefeuerung erfolgt durch Fernschaltung (Schwachstrom) vom Kontrollturm aus.

Zu gleicher Zeit mußten die durch die Kriegseinwirkungen zerstörten Nachtbefeuerungsanlagen zum größten Teil wieder vollkommen neu eingerichtet werden.

Die Hindernisbefeuerung der am Rande des Flughafens stehenden Gebäude, Masten usw wurde durch neu entwickelte rote Hindernisleuchten mit Fresnelgürteloptik, die mit Glühbirnen mit einer Spannung von 220 Volt und 40 bis 60 Watt bestückt sind, ausgerüstet. Mit den Arbeiten zur Befeuerung der Außenhindernisse innerhalb des 4-km-Kreises um den Rollfeldbezugspunkt ist begonnen worden, die entweder in der gleichen Art wie die Hindernisse auf dem Flughafengelände oder durch Neon-Haarnadelfeuer ausgebildet sind. Die Domtürme am Marktplatz zu Bremen, die gleichfalls ein Flughindernis darstellen, werden durch Flutlichtscheinwerfer angestrahlt.

Das neue Flughafenkennfeuer (Drehscheinwerfer) wurde auf einer Halle an der Nordostecke des Flughafens montiert. Es strahlt achtmal in der Minute abwechselnd grünes und weißes Licht. Der Drehscheinwerfer ist mit einer 500-Watt-220-Volt-Projektionslampe bestückt. Die Lichtwirkung wird durch ein Doppelprisma verstärkt.

Der vor dem Kriege aufgestellte beleuchtete Windrichtungsanzeiger wurde durch einen beleuchteten Windsack ersetzt. Die Beleuchtung erfolgt durch vier Tiefstrahler, die mit Glühbirnen mit einer Spannung von 220 Volt und einer Leistung von 200 Watt ausgerüstet sind.

Sämtliche Befeuerungs- und Senderanlagen des Flughafens werden zentral vom Kontrollturm aus ein- und ausgeschaltet. Zu diesem Zweck wurde ein Fernmeldekabel rund um den Flugplatz verlegt.

Damit das Amt für Wetterdienst die Wolkenhöhe bei Nacht einwandfrei bestimmen kann, wurde ein neuer Wolkenscheinwerfer aufgestellt, der mit einer Glühbirne mit einer Spannung von 24 Volt und einer Leistung von 250 Watt ausgerüstet ist.

Durch den Einbau einer Siemens-Neha-Fernsprechvermittlung und die Aufstellung zahlreicher Fernschreiber für die Flugsicherung und den Wetterdienst wurde der Flughafen Bremen an das deutsche und internationale Fernsprech- und Fernschreibnetz wieder angeschlossen.

Verbesserung der Energieversorgung und der Flugsicherungseinrichtungen

Infolge Vergrößerung des Flugplatzgeländes reichte die bisherige interne niederspannungsseitige Energieversorgung nicht mehr aus, da die Spannungsverluste in den langen Zuführungsleitungen zu groß wurden. Durch den Ausbau von vier weiteren Transformatorenstationen (Unterstationen) und die Verlegung eines Hochspannungsringkabels wurde erreicht, daß über den ganzen Flugplatz verteilt Hochspannung von 7000 Volt zur Verfügung steht, die durch die Transformatoren auf die erforderliche Betriebsspannung von 220/380 Volt heruntertransformiert wird.

Um bei Ausfall der Stromzuführungen infolge Störungen im Netz der Stromversorgungsunternehmungen den Betrieb auf dem Flughafen weiterführen zu können, wurde zu dem bereits für das Pumpwerk vorhandenen Notstromaggregat von 75 kVA ein weiteres von 125 kVA aufgestellt.

Nachdem in der Zwischenzeit dank der Unterstützung durch die Civil Aviation Division, die die erforderlichen funktechnischen Geräte beschafft hatte, auch die Flugsicherungseinrichtungen eingebaut und in Betrieb genommen waren, konnte der Flughafen Bremen für den Nacht- und Schlechtwetterflugbetrieb freigegeben werden. Der im Herbst 1950 erfolgte Einbau eines „Instrument Landing Systems" (ILS) (bestehend aus Vor-, Haupteinflugzeichen, Lageanzeiger- und Gleitwegsender), einer Flugsicherungseinrichtung, die Anflüge ohne Bodensicht ermöglicht und die auf keinem modernen Flughafen fehlen darf, reiht den Flughafen Bremen in die Kategorie der Allwetterflughäfen ein und macht ihn dadurch zu einem wichtigen Glied der Bodenorganisation im nordwestdeutschen Raum und im Rahmen des internationalen Luftverkehrs. Als optische Ergänzung der ILS-Anlage wurde jetzt die Befeuerung des östlichen

Anflugsektors, die aus einer 900 m langen Lichtschneise vor dem Beginn der Schlechtwetterlandebahn besteht, fertiggestellt und somit der vorläufige Ausbau der Flugsicherungsanlage des Flughafens abgeschlossen.

Dieser verkehrsreife Zustand des Bremer Flughafens und die wirtschaftliche Bedeutung Bremens in seiner Stellung als Seehafenumschlagplatz gaben den europäischen Luftverkehrsgesellschaften den Anlaß, sich für die Einbeziehung Bremens in das internationale Luftverkehrsnetz zu interessieren. So führten die schon im Jahre 1947 begonnenen Verhandlungen mit den europäischen Luftverkehrsgesellschaften zu dem Ergebnis, daß die Scandinavian Airlines System (SAS) im April 1949 Bremen auf der Strecke Kopenhagen—Frankfurt/M.—Zürich anflog. Das nach einer kurzen Anlaufzeit erfreulich angestiegene Verkehrsaufkommen an Fluggästen und Fracht veranlaßte die SAS, diesen Dienst wesentlich zu verstärken. Am 2. Dezember 1950 folgte die Pan American World Airways mit der Einrichtung eines planmäßigen Dienstes auf der Strecke Bremen—Hamburg—Berlin mit ihrem viermotorigen Clipperflugzeug, das von Bürgermeister K a i s e n anläßlich der Eröffnung des Verkehrs auf den Namen „Roland" getauft wurde. Mit dem Anfliegen weiterer Luftverkehrsgesellschaften ist im Laufe der Zunahme der Handelsluftfahrt über Deutschland zu rechnen.

Diese Steigerung des Luftverkehrs hat auch eine Erweiterung der Abfertigungsanlagen im Verwaltungsgebäude zur Folge. Vor allem mußte bei der Planung auf eine Trennung des In- und Auslandsverkehrs und dabei wiederum auf eine solche des ankommenden und abgehenden Verkehrs geachtet werden.

So kann der Flughafen Bremen an der Halbjahrhundertwende mit Stolz auf eine Entwicklung zurückblicken, die ihn zu einer für die bremische Wirtschaft wertvollen Ergänzung der übrigen Verkehrseinrichtungen Bremens gemacht hat.

Die Eingliederung einer eigenen deutschen Luftverkehrsgesellschaft, auf die Deutschland augenblicklich noch verzichten muß, in den internationalen Luftverkehr wird wesentlich zu einer Stärkung der Bremer Luftverkehrsbelange führen und damit der bremischen Wirtschaft weitere Anschlußmöglichkeiten an das Weltluftverkehrsnetz verschaffen. Es bleibt zu hoffen, daß der Tag, an dem auch wieder deutsche Handelsflugzeuge den deutschen Kaufmann in die Welt hinaustragen, nicht mehr in allzu weiter Ferne liegen möge!

W u r r l , L ö s c h n e r

VII

DER BREMER RUNDFUNK

Die Wiege des europäischen Rundfunks

Aus Hans Bredow: „Aus meinem Archiv", Probleme des Rundfunks. 1950. Kurt Vowinkel-Verlag.

> ... „Dieser erste Funkpressedienst wurde, nachdem er vorübergehend auf Grund des Friedensdiktates von Versailles unterbrochen werden mußte, auf erweiterter Grundlage unter Beteiligung der Telegraphen-Union und der Außenhandelsstelle des Auswärtigen Amtes 1920 wieder aufgenommen. Es entwickelte sich der erste Funkwirtschaftsdienst der Welt, der von der Eildienst G.m.b.H. organisiert wurde und während der Nachrichtennot in der Inflationszeit eine große Rolle für das Wirtschaftsleben gespielt hat." ...
>
> ... „hier wirkte zuerst die Unmöglichkeit, Empfangsgeräte ganz allgemein an Private abzugeben, äußerst behindernd, und man dachte sich daher als Übergang zu dem Rundfunk in heutiger Form die Einrichtung eines Zentralrundfunks, dessen Darbietungen über Königswusterhausen verbreitet und durch Lautsprecher in Sälen und öffentlichen Lokalen dem Publikum zu Gehör gebracht werden sollten, d. h. also den Saalfunk als Übergang zum Heimfunk. Zur praktischen Durchführung dieses Gedankens gründete im Mai 1922 Generalkonsul Ludwig Roselius, Bremen, gemeinschaftlich mit Dr. Voß die ‚Gesellschaft Deutsche Stunde für drahtlose Belehrung und Unterhaltung'."

1924 bis 1941

Wie der vorstehende Auszug aus einem Erinnerungswerk des Staatssekretärs Dr. Bredow zeigt, erkannten die Bremer die Bedeutung der tönenden Ätherwellen schon frühzeitig. Nachdem am 29. Oktober 1923 der erste deutsche Rundfunksender in Berlin seine Tätigkeit aufgenommen hatte, konnte bereits im Januar 1924 Bürgermeister Donandt der Bremischen Bürgerschaft mitteilen, daß der Senat sich mit der damals zuständigen Reichspost wegen Errichtung eines Bremer Senders in Verbindung gesetzt habe. Von bremischer Seite wurden die geforderten Mittel zur Verfügung gestellt. Trotzdem dauerte es noch fast ein ganzes Jahr, bis endlich am 30. November 1924, insbesondere dank der tatkräftigen Bemühungen von Senator Thalenhorst, der neue Bremer Sender in Anwesenheit von Staatssekretär Dr. Bredow eröffnet werden konnte. Eine Besprechungsstelle befand sich vorübergehend im Stadttheater, dann im Gewerbehaus, während die Ausstrahlung über eine auf dem Postamt Domsheide angebrachte Antenne erfolgte. 1927 entstand der erste Bremer Sendesaal in der historischen „Stadtwaage", der außerdem einen Besprechungsraum enthielt. Auf dem Hofe des Postamtes Utbremen wuchs ein hölzerner Sendemast empor, der später durch einen Stahlmast ersetzt wurde.

Da es in den ersten Jahren des Rundfunks unmöglich war, an einem Orte ganztägige Programme zu gestalten, war der Bremer Sender einer der Nebensender von Hamburg, verfügte jedoch über eine eigene Welle und steuerte täglich drei bis vier Stunden zum gemeinsamen Programm bei.

1931 entzog die Post dem Bremer Sender die eigene Welle und führte die Norddeutsche Gleichwelle ein. Jetzt konnte nur von einem Studio aus gesendet werden, entweder von Hamburg oder einem der Nebensender Bremen, Hannover, Kiel, Flensburg, später auch von Stettin und Magdeburg. Dieses Programm wurde dann von allen Sendern der Norddeutschen Gleichwelle übernommen. Die Bremer Sendezeit ging auf wöchentlich etwa zehn Stunden zurück. Eigene aktuelle Sendungen konnten nicht mehr erfolgen; wichtige Meldungen mußten telefonisch nach Hamburg durchgegeben werden, wo sie dann an die Hamburger Nachrichten angehängt wurden.

Ende 1939 ging die letzte größere Bremer Sendung über den Äther. Während des Krieges wurde noch gelegentlich in größeren Zeitabständen aus Bremen übertragen, so in diesem ganzen Zeitraum insgesamt etwa sechs Rathauskonzerte mit dem Bremer Staatsorchester. Es gab fast nur noch das Programm des „Reichssenders Hamburg", welches vorwiegend aus Berlin kam.

Neuer Anfang 1945

Der Bremer Sender verdankt seine Wiederentstehung nach dem zweiten Weltkrieg dem Aufbauprogramm der amerikanischen Militärregierung, das für alle Ländergebiete der amerikanischen Besatzungszone selbständige Radiostationen für die deutsche Zivilbevölkerung vorsah. Ziel war ein freier demokratischer Rundfunk, dessen verantwortliche Führung allmählich den Deutschen übergeben werden sollte. Die Amerikaner beschlagnahmten für den Bremer Rundfunk eine Villa in der Schwachhauser Heerstraße sowie das St.-Pauli-Restaurant in Horn und richteten dort mit technischem Material aus amerikanischen Armeebeständen Senderäume ein.

Am 23. Dezember 1945 ging die erste Sendung durch den Äther. Das Programm umfaßte zunächst wöchentlich 14 Sendestunden, erweiterte sich aber im Laufe des ersten Betriebsjahres auf 51 Stunden wöchentlich. Die amerikanischen Mitarbeiter wurden nach und nach durch deutsche Kräfte ersetzt. Am 27. Februar 1946 erhielt Radio Bremen als erster Sender in der amerikanisch besetzten Zone einen deutschen Intendanten, Walter Geerdes.

Durch die Steigerung der Sendezeit auf 94 Stunden wöchentlich und die Trennung der auf ständige Zusammenarbeit angewiesenen Studios und Abteilungen entstanden immer größere Schwierigkeiten. Mit der Übernahme von Radio Bremen in deutsche Verwaltung am 5. April 1949 gemäß dem Bremer Radiogesetz vom 22. November 1948 wurde ein Umzug unvermeidbar. Der amerikanischen Beschlagnahme der bisherigen Häuser war mit dem Übergang des Rundfunksenders in eine deutsche Anstalt des öffentlichen Rechts die Rechtsgrundlage entzogen, und die Häuser mußten ihren Eigentümern zurückgegeben werden.

Das neue Funkhaus

An einen Neubau konnte bei der schmalen finanziellen Basis des Bremer Senders, der lediglich auf die Rundfunkgebühren aus der früheren Exklave Bremen und einen geringen Ausgleichsbetrag angewiesen war, nicht gedacht werden. So entschlossen sich Verwaltungsrat und Rundfunkrat auf Vorschlag des Intendanten schließlich zum Ausbau eines während des Krieges begonnenen, aber unvollendet gebliebenen Lazarettbaues an der Kreuzung Vahrer Straße/Kurfürstenallee. Grundstück und Gebäude wurden Radio Bremen dank des Entgegenkommens der zuständigen Behörden für 99 Jahre verpachtet. Auf den Grundmauern des rückwärtigen Lazarett-Teiles entstand ein zweistöckiges Funkhaus. Trotz der durch den vorhandenen Grundriß gegebenen Beschränkungen konnte mit äußerster Sparsamkeit ein vorbildliches Funkhaus geschaffen werden (Abb. VII 1 und 2). Entwurf und die verantwortliche Bauleitung wurden Architekt BDA Herbert Anker übertragen.

Der helle, mit großen Fenstern ausgestattete Komplex des Funkhauses besteht praktisch – nach außen nicht sichtbar – aus zwei durch besondere Isolierungen voneinander getrennten Teilen. Im vorderen Teil befinden sich die Programm- und Verwaltungsabteilungen, sinnvoll untereinander verbunden, während die Studios und technischen Räume im hinteren Teil des Gebäudes untergebracht sind. Dieser Teil ist auf Korkplatten aufgebaut und gegen Geräuschübertragungen weit-

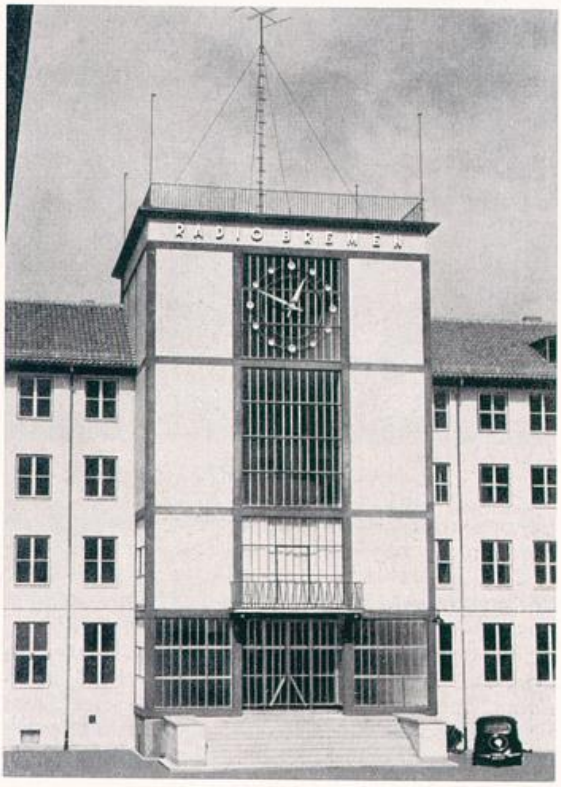


Abb. VII 1 Das neue Funkhaus, 1950/51
Architekten BDA Herbert Anker und Rolf Störmer



Abb. VII 2 Funkhaus von Nordosten gesehen
Im Vordergrund das zweigeschossige Funkhaus

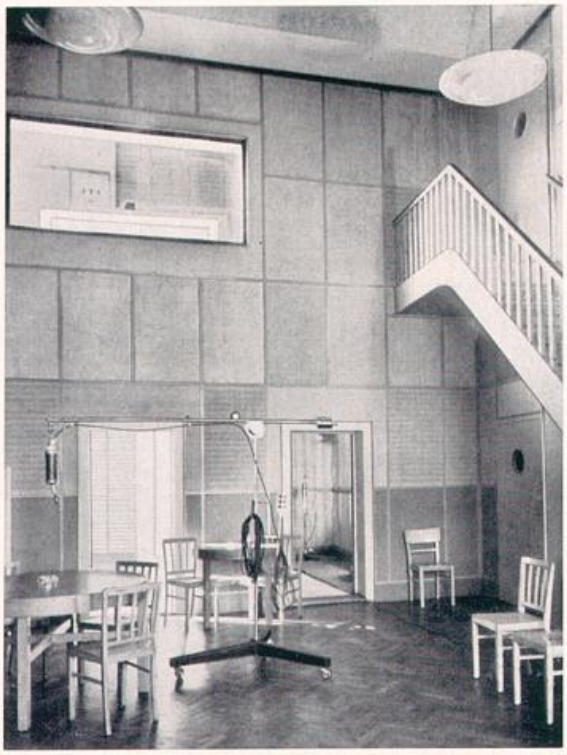


Abb. VII 3 Hörspiel-Komplex

gehend isoliert. Die Fußböden aller Räume liegen auf einer weichen, schallisolierenden Unterlage und stehen mit dem Baukörper nicht in direkter Verbindung. Hier befindet sich der Hörspielkomplex (Abb. VII 3), bestehend aus Regieraum, einem großen und kleinen Studio mit veränderlichem Zimmercharakter und einem schalltoten Raum, ferner das Musikstudio (Abb. VII 4). Vor allen Wänden des Musikstudios sind zwecks Schallisolierung gegenüber Nachbarstudios eine 10 cm dicke Porenbetonwand, die gegen den Boden und die Gebäudewände abgefedert ist, sowie eine Zwischendecke eingebaut worden. Die Innenfenster und -türen sind an dieser inneren Schale befestigt, der Fußboden ist in schwimmender Bauweise ausgeführt. An das Musikstudio schließt sich, wie üblich, der zugehörige Regieraum an.

In diesem Flügel sind noch zwei Sprecherstudios (Abb. VII 5) mit dem dazugehörigen Regie- und Abspielraum für den laufenden Sendebetrieb eingebaut, während für Aufnahmen mit Gästen noch ein weiteres kleines Studio zur Verfügung steht.

Im technischen Flügel befinden sich außerdem drei Schallaufnahmen, der Schaltraum (Abb. VII 6) und der Meßdienst. Alle Regieräume besitzen die für Aufnahmen und Sendungen erforderlichen Verstärker-, Aufnahme- und Wiedergabe-, Abhör- und Kontrolleinrichtungen. Im Keller ist der Hallraum untergebracht, der von jedem Regieraum zugeschaltet werden kann, ferner das große Schallarchiv.

Die Einweihung des neuen Funkhauses erfolgte am 22. Juli 1950. Hierbei erhielt die neugeschaffene Zufahrtsstraße auf Vorschlag von Radio Bremen den Namen Heinrich-Hertz-Straße, nach dem Entdecker der elektrischen Wellen. Das amerikanische Volk stiftete für das Funkhaus und seinen weiteren Ausbau einen Betrag von 1,1 Millionen D-Mark.

Ein Jahr nach Errichtung des Funkhauses war es möglich, auch die übrigen Teile des Lazarettorsos nutzbringend zu verwenden. Hier entstanden 119 Wohnungen, von denen ein großer Teil von Betriebsangehörigen des Senders bezogen wurde. Auf dem zunächst provisorischen Eingang des Funkhauses inmitten der Wohnblocks wuchs ein repräsentativer, mit Glas verkleideter Turmbau von 20 Meter Höhe empor, versehen mit einer 10 Meter hohen Empfangsantenne. Die verantwortliche Bauleitung der Wohnblocks wie auch des Turmbaues lag in den Händen von Architekt BDA Dipl.-Ing. Rolf Störmer, der auch die Entwürfe ausführte.

Neuer UKW-Komplex und Sendesaal

Kurze Zeit später entstand neben dem Funkhaus ein neuer Sendekomplex für das UKW-Programm und ein großer Sendesaal als Ersatz für das alte

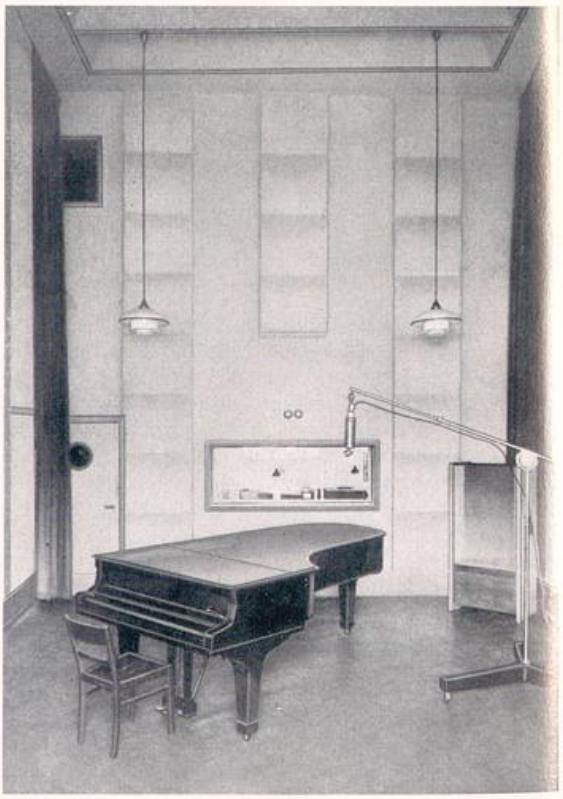


Abb. VII 4 Musik-Studio
Teilansicht mit Regieraum

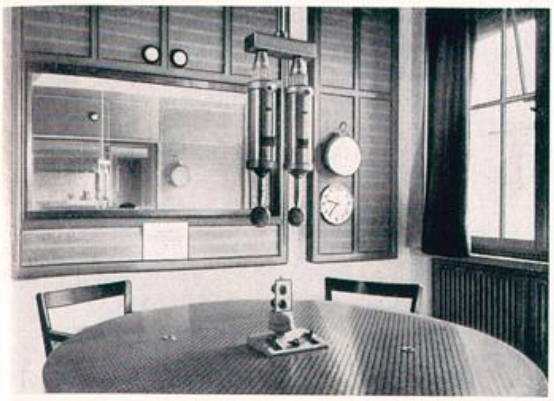


Abb. VII 5 Sprecher-Studio

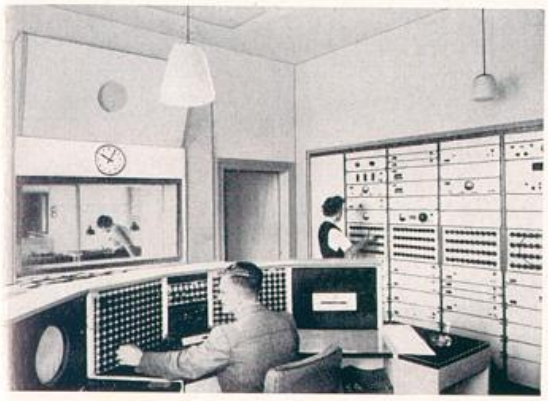


Abb. VII 6 Schaltraum

unktheater. Beide Gebäude grenzen aneinander, sind aber auf getrennten Fundamenten errichtet, um eine Schallübertragung zwischen den einzelnen Studios zu unterbinden.

Im Erdgeschoß des neuen zweigeschossigen Sendekomplexes wurden die aus schalltechnischen Gründen schleusenartig ausgebildeten Eingänge zum großen Sendesaal und zum mittleren Musikstudio sowie der Orchester-Aufenthaltsraum und das Orchesterbüro untergebracht. Auch fand hier eine moderne Heizungs- und Klimaanlage Aufstellung, an die sämtliche Studios und Regieräume angeschlossen sind, einmal weil ein Teil der Räume zwecks Fernhaltung des Straßenlärms ohne bzw. mit nicht zu öffnenden Fenstern ausgeführt werden mußte, zum anderen, weil nur bei konstanter Lufttemperatur und -feuchtigkeit eine gleichbleibende Stimmung der Instrumente gewährleistet werden kann.

Im Obergeschoß wurde der eigentliche Sendekomplex für das UKW-Programm mit zwei Sprecherstudios sowie der Senderegie und dem zugehörigen Abspielraum mit allen erforderlichen Verstärker- und Kontrolleinrichtungen modernster Ausführung eingebaut. Der Schaltungsaufbau ist so gehalten, daß ein bequemer und lückenloser Übergang zwischen dem Mittelwellen- und dem UKW-Programm jederzeit möglich ist.

Aus Ersparnisgründen wurden auch die Regie- und Aufnahmeräume für den großen Sendesaal und das mittlere Musikstudio im Obergeschoß dieses Gebäudeteils untergebracht, beide mit guter Sichtverbindung zu den zugehörigen Sendesälen mittels großer Regiefenster in den Trennwänden der aneinander grenzenden Gebäude. Um das Eindringen des Abhörlautsprecherschalls aus diesen Regieräumen in den eigentlichen UKW-Sendekomplex zu verhindern, ist in diese Räume federnd jeweils ein zweiter Raum eingebracht, der in keiner festen Verbindung mit dem eigentlichen Bau steht.

Der aus akustischen Gründen trapezförmig aufgebaute große Sendesaal kann ein Orchester von ca. 50 Musikern und einen Chor von ca. 80 Personen aufnehmen. Der Rest bietet rund 250 Zuhörern Platz, wobei die Sitze schalltechnisch so ausgeführt sind, daß die Raumakustik praktisch keinen Unterschied bei besetztem oder leerem Saal aufweist. Mit den Entwürfen und der Bauleitung wurde Architekt BDA Dipl.-Ing. Hans Storm beauftragt.

Die Senderanlagen

Der Sendemast des früheren Bremer Senders an der Utbremer Straße wurde nach der Kapitulation vom amerikanischen Soldatensender American Forces Network benutzt. Für die Sendeanlage von Radio Bremen mußte also ein anderer Platz in dem erforderlichen Abstand vom Funkhaus gesucht werden. Man entschied sich für ein Gelände an der Scharnhorststraße. Zwei Holzmasten von je 25 Meter Länge trugen eine provisorische T-Antenne.

Die amerikanische Armee stellte einen fahrbaren Sendewagen mit einer Leistung von etwa 1 kW zur Verfügung. 1946 konnte ein alter Marine-Telegraphiesender erworben werden, der nach Umbau eine Verstärkung der Sendeleistung auf 2 kW ermöglichte. Die provisorische Antenne wurde ersetzt durch einen 61 Meter hohen Gittermast. Als Sendergebäude diente eine Holzbaracke des früheren Reichsarbeitsdienstes.

Bei Einführung des Kopenhagener Wellenplanes am 15. März 1950 mußte Radio Bremen die bis dahin benutzte Mittelwelle abgeben und erhielt statt dessen eine neue Welle, 221 m = 1358 kHz, zugeteilt, die nicht unwesentlich schlechtere Ausbreitungsverhältnisse bedingt. Abhilfe war nur durch eine merkbare Verstärkung der ausgestrahlten Leistung zu erreichen. Hierzu wurde von der Firma Telefunken Berlin ein neuer Mittelwellensender mit Amplitudenmodulation und einer Leistung von 20 kW geliefert (Abb. VII 7). Dieser Sender, der den internationalen Richtlinien von Atlantic-City entspricht, setzt sich in der Hauptsache aus drei Einheiten zusammen: dem Niederfrequenzverstärker, dem Hochfrequenzteil

und der Stromversorgung. In einem Kabelendverstärker werden zunächst die Energieverluste der vom Funkhaus über das Sonderkabel ankommenden Modulation aufgeholt. Anschließend erhöhen vier bereits im eigentlichen Sender untergebrachte Niederfrequenzverstärker diese Eingangsspannung, so daß sie zur Aussteuerung des Modulators ausreicht. Diese letzte Stufe arbeitet bereits mit einer Anodengleichspannung von 7000 Volt.

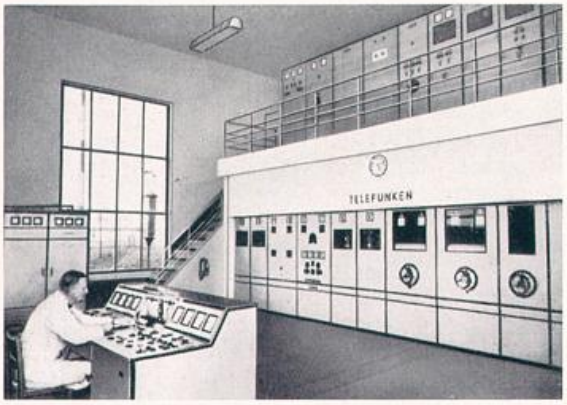


Abb. VII 7 Neuer Senderbetriebsraum

Im Hochfrequenzteil ist die frequenzbestimmende Quarzsteuerstufe doppelt vorgesehen, damit dieses wichtige und komplizierte „Herz" des Senders bei Ausfällen schnell ersetzt werden kann. Ihr sorgfältiger Aufbau ermöglicht es, die Frequenz auf ein Zehnmillionstel genau einhalten zu können. Vier hierauf folgende Hochfrequenzverstärker erhöhen die schwache Leistung des Steuersenders soweit, daß damit die Endleistungsstufe mit ihren 20 kW voll ausgesteuert werden kann. Die anschließenden Siebkreise dienen zur Unterdrückung der unerwünschten Oberwellen. Es ist einleuchtend, daß diese Vielzahl der Verstärker von zum Teil recht hohen Leistungen eine umfangreiche Stromversorgungsanlage erfordert, in welcher die benötigten Heiz-, Gitter- und Anodenspannungen aus dem Drehstromnetz umgeformt werden. Diese Anlage ist auf einer Galerie über den Nieder- und Hochfrequenzstufen installiert. Da durchgehend strahlungs- oder luftgekühlte Verstärkerröhren verwendet wurden, erübrigt sich eine Unterkellerung des Gebäudes für die Aufnahme der Kühlwassereinrichtungen. Die in den Röhren entstehende Verlustwärme wird durch eine Kühlluftanlage abgeführt. Sinnvolle Blockierungs- und Überwachungseinrichtungen sichern das einwandfreie Arbeiten der Gesamtanlage auch dann, wenn durch das Bedienungspersonal versehentlich Fehlschaltungen vorgenommen werden sollten. Umfangreiche Relais- und Signalschaltungen ermöglichen in Havariefällen, innerhalb kürzester Zeit die Fehlerstellen aufzufinden. In einem besonderen Meß- und Überwachungsgestell sind die Instrumente für die Kontrolle der Qualität der ausgestrahlten Sendung untergebracht. Die zweckmäßige Anordnung aller Geräte ermöglicht es dem Überwachungspersonal, die Anlagen von dem zentral angeordneten Pult aus zu überwachen.

Die Antennenanlage

Über Spezial-Hochfrequenzkabel wird die Sender-Ausgangsleistung nach der etwa 70 Meter abliegenden Antennenanlage geführt. Um den auf gleicher Welle arbeitenden Sender Tirana gegen Überlagerungsstörungen zu schützen, mußte eine Richtantennenanlage aufgestellt werden. Zu diesem Zweck wurde neben dem 109 Meter hohen Hauptmast in genau berechnetem Abstand als zweiter Mast der bisherige 61 Meter hohe Antennenmast mit dem dazugehörigen Abstimmhäuschen errichtet, der die Ausstrahlung nach Südosten in Richtung Tirana herabsetzt. Bei Dunkelheit, wenn sich die Reichweiten der Mittelwellensender durch das Hinzukommen der Raumstrahlung beträchtlich erhöhen, wird die Ausstrahlung in einem ganz bestimmten Verhältnis auf beide Masten verteilt.

Am Tage arbeitet nur der Hauptmast und strahlt die Gesamtleistung des 20-kW-Senders gleichmäßig nach allen Richtungen aus.

Am Fuße des Hauptmastes steht das Antennenabstimmhaus I; hier erfolgt die Dosierung der Senderleistung auf die beiden Antennenmasten in der erforderlichen Größe und den richtigen Phasenbeziehungen. Die Umschaltung von „Rundstrahlung" auf „Richtstrahlung" geschieht durch Fernsteuerung vom Bedienungspult im Senderbetriebsraum. Sie kann in einer knappen halben Minute vorgenommen werden, so daß eine Programmunterbrechung kaum eintritt.

Um unabhängig von den Boden- und jeweiligen Grundwasserverhältnissen zu sein, welche die Ausbreitungsbedingungen entscheidend beeinflussen, ist das gesamte Antennengelände von einem dicht unter dem Erdboden verlegten, über ca. 22 000 qm ausgedehnten, metallisch leitenden Erdnetz überzogen.

Sendergelände „Im Leher Felde"

Für die wesentlich umfangreichere neue Anlage reichten das bisherige, durch die umliegenden Gebäude eingeengte Gelände und das hölzerne Betriebsgebäude nicht mehr aus. Nach eingehenden Untersuchungen, Berechnungen und Messungen wurden schließlich ein neues Senderbetriebsgebäude und die Antennenanlage auf einem Gelände nördlich der Autobahn Bremen—Hamburg an der Straße „Im Leher Felde" aufgebaut. (Abb. VII 8)

Das einstöckige Gebäude enthält außer dem hellen und geräumigen Senderbetriebsraum mit seinen angrenzenden Transformatoren- und Lüfterräumen eine Hochspannungsstation für die elek-

trische Stromversorgung. Bei Stromausfällen übernimmt eine eigene Diesel-Notstromversorgungsanlage von 125 kVA Leistung die Speisung. Die zweckmäßige Anordnung aller Räume auf einer Flurebene ermöglicht dem Bedienungspersonal eine gute Übersicht und trägt infolge der einfachen und kurzen Transportwege wesentlich zur

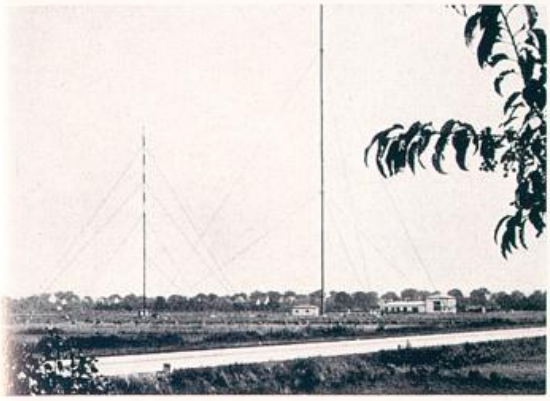


Abb. VII 8 Neuer Sender

Erleichterung und Verkürzung gelegentlicher Reparaturarbeiten bei. Durch ein Sonderkabel, welches in der Hauptsache zur störungsfreien Übertragung des Programms dient, steht das Senderbetriebsgebäude mit dem Funkhaus in der Heinrich-Hertz-Straße in Verbindung.

Der Ultrakurzwellensender

Das gleiche Sendergebäude nimmt neben dem 20-kW-Mittelwellensender mit den erforderlichen Hilfseinrichtungen auch einen 3-kW-Ultrakurzwellensender auf. Dieser für Frequenzmodulation eingerichtete Sender ist in einem Schrankaufbau untergebracht, der sowohl den eigentlichen Sender wie auch die dazugehörige Stromversorgung enthält. Wie der Mittelwellensender arbeitet auch dieser UKW-Sender mit Quarzsteuerung und mit einer Frequenz-Regeleinrichtung, welche die Einhaltung der vorgeschriebenen Frequenz mit einer Genauigkeit von 1000 Hz gestattet. Auch hier ermöglichen zahlreiche Meß- und Überwachungseinrichtungen die Kontrolle der Arbeitsweise und der Qualität der Sendung. Über ein verlustarmes Spezialkabel und eine sinnreiche Koppeleinrichtung im Antennenhaus wird die Senderleistung auf die am Kopf des 100-Meter-Mastes installierte UKW-Antenne übertragen. Durch geeignete Formgebung der Antenne ist dafür gesorgt, daß die zugeführte Leistung nur in einer horizontalen Ebene ausgestrahlt wird, wodurch sich die nutzbare Strahlungsleistung gegenüber der zugeführten erheblich erhöht und den Bremerhavener Sendemast gut erreicht. Über den UKW-Sender Bremen wird seit April 1952 in den Abendstunden ein zweites Programm ausgestrahlt.

Sender Bremerhaven

Durch den Wellenwechsel im März 1950 hatte sich der Rundfunkempfang in Bremerhaven erheblich verschlechtert. Kaum drei Wochen später entstand im Bremerhavener Bürgerpark der Nebensender Bremerhaven mit der Welle 529 m = 1304 kHz. Der früher in Bremen stationierte amerikanische Senderwagen strahlte dort zunächst mit 0,5 kW Leistung das Bremer Programm aus. Als Sendeantenne diente die alte Bremer T-Antenne.
Diese provisorische Anlage wurde im Herbst 1951 nach Inbetriebnahme des Bremer 20-kW-Senders ersetzt durch den bis dahin in Bremen verwendeten Sender sowie den 49 Meter hohen Rohrgittermast des alten Bremer Senders, der inzwischen freigegeben war. An seiner Spitze trägt dieser Mast eine UKW-Ballempfangsantenne, welche das vom UKW-Sender Bremen ausgestrahlte Programm aufnimmt und über einen



Abb. VII 9 Sender Bremerhaven
Das Senderhaus im Bürgerpark

Spezialempfänger an den Bremerhavener Mittelwellensender weitergibt.
Für die Antennenanlage ist eine in Europa noch wenig angewandte Speisungsart des Antennenmastes angewandt, bei welcher der Mast nicht mehr, wie üblich, von der Erde isoliert, sondern direkt mit dem Erdnetz verbunden ist, so daß z. B. Beschädigungen der Sendeeinrichtungen durch Blitzeinschläge in den freistehenden Antennenmast vermieden werden. Geerdes



Das Schlüsselwappen
vom ehemaligen Herdentor
aus dem Jahre 1562

BREMEN · WES · GHEDECHTICH ·
LATE NEICT MER IN · DV · BEIST · ÖHRER · MECHTICH ·

(Bremen sei bedächtig;
laß nicht mehr ein, als du bist mächtig.)

„Reformideen in Augenblicken zu verfolgen, wo alles ringsum im Banne der Not des Tages steht, mag manchem unzeitgemäß erscheinen, aber ich denke an ein merkwürdiges Wort aus Goethes Nachlaß:

„Was die letzte Hand tun kann,
muß die erste schon entschieden ausdrücken.
Hier muß schon bestimmt sein,
was getan werden soll"

also, was einmal ausgeführt werden soll, kann dies nur werden, wenn es als Ziel von Anbeginn erkannt ist. In der Lage, dies bedenken zu müssen, befinden wir uns. Wir haben nicht nur die Not der Gegenwart mit allen Kräften zu meistern, sondern zugleich das Fundament der Zukunft zu legen.
Dessen müssen wir uns immer bewußt sein, daß wir - und gerade wir, die wir sooft das Gefühl haben, machtlos vom Schicksal dahingetrieben zu werden - die Verantwortung für die Zukunft von Generationen tragen."

Fritz Schumacher
Rede im Hamburger Rathaus am 10. Oktober 1945

KOMMUNALES BAUWESEN UND VERSORGUNGSBETRIEBE

EINFÜHRUNG

ie Vernichtungswelle des letzten Krieges beinnt vielerorts schon abzuebben, und wenn man uf Straße oder Schiene durch die Lande fährt, so egegnet man nur selten noch Zeugen kampfesedingter oder blindwütiger Zerstörung, Bauellen gesprengter Brücken, ausgedehnten Gräerstätten. Die Wiesen blühen wie immer, und die älder werfen Licht und Schatten.

ur in den Großstädten steht man noch jeden Tag ihrer Mitte: Ruinen, Türme ohne Helm, Verkehrsrstopfungen vor Notbrücken, enttrümmerte Kahlichen links und rechts der Straßen, Baracken, ohnungselend in Kellerlöchern – oft unmittelbar ben großen hellen Bauwerken, Bauten, die hon das Neue verkörpern: die ungehemmte Tatkraft, das Neugestalten, die soziale, künstlerische, ndwerkliche, industrielle und finanzielle Aufgabe, in der wir mittendrin stehen. Und die wir arbeiten müssen, in die wir uns verklammern issen, als ob es nicht das Auf und Ab der hohen litik gäbe, sondern stetigen, ewigen Frieden. er nur mit einschränkungslosem Optimismus, r mit dem „Bauen für die Ewigkeit", wie es seit r Cheopspyramide, seit dem alten Rom nicht r alle Bauherren und berühmten Baumeister, ndern grundsätzlich wohl auch die Handwerksmeister gehalten haben, nur mit Begeisterung rden wir überhaupt diese Aufgabe des Wiederaufbaues weitertreiben und vollenden können.

Mit diesem Buche über die Bauten Bremens aus der hinter uns liegenden Jahrhunderthälfte, mit dieser Zusammenfassung, deren Blätter und Bilder nicht nur den Fachmann ansprechen sollen, sondern jeden Einwohner, Besucher und Bewunderer, werden Herausgeber und Verfasser zugleich der Vergangenheit, der Gegenwart und der Zukunft gerecht.

Der Vergangenheit, indem nicht nur die Zeugen aus 51 Jahren verschiedenartigster, oft geradezu entgegengesetzt tendierender Baukultur hier gleichsam dokumentarisch gesammelt sind, sondern darüber hinaus auch die verlorengegangenen, unwiederbringlich vernichteten Denkmale weit älterer Tradition noch einmal aufleuchten.

Der Gegenwart werden sie gerecht, indem sie den schreckenerregenden Einschnitt umreißen, der 1945 alles zunichte gemacht zu haben schien, und aus dem nach menschlichem Ermessen zunächst kaum etwas anderes zu folgern gewesen war als verzweifelte, scheinbar nie enden sollende Sisyphusarbeit. Um so inhaltvoller können sie aber dann den Wandel schildern, das Räumen und Planen, das Überwinden der Hemmnisse und das daraufhin über alle Erwartung sich ausweitende Neuschaffen: neue Bauten in neugestalteter, wenn auch im Grunde unwandelbarer alter Stadt.

Und der Zukunft dienen Herausgeber und Verfasser, indem sie die Planungsgedanken, die Möglichkeiten andeuten, die Bremen auch in seinem organisch gewachsenen Stadtkern ein geschäftiges, ungeschmälertes Weiterleben garantieren, die aufzeigen, wie die Stadt die unentrinnbare Bautechnik und Verkehrstechnik von heute vollwirkend in sich aufnehmen kann, ohne Allerweltsstadt, ohne farblos oder gar häßlich zu werden. Diese Ausblicke vor allem scheinen das Versöhnende zwischen dem Alten und dem Neuen, zwischen dem Verlorenen und Wiederzuschaffenden zu enthalten, und damit das Positive herauszulösen aus dem Streit vieler Meinungen und Wertungen.

Bewundern und bewahren wir das Alte!
Beleben wir das Gegenwärtige!
Bauen wir das Neue so, daß auch noch unseren Kindern ohne Lächeln, Kopfschütteln oder Zorn das volle geschäftliche, persönliche und kulturelle Leben in der Stadt eine ungetrübte Freude ist! Daß sie sich entfalten können und trotzdem sich geborgen fühlen in einer baulichen Umwelt, die unverändert Heimat bleibt.

Theil

VIII

DIE BAULICHE ENTWICKLUNG DER STADT VON 1900 BIS 1945

Das Jahr 1900 war für Bremen nicht nur äußerlich ein Wendepunkt. Es brachte den Abschied von der alten Stadt und den endgültigen Schritt in eine neue Zeit, deren Gesicht von der Technik geprägt wird. Vergegenwärtigen wir uns, daß die Generation um 1900 den Kraftwagen als Verkehrsmittel, das Flugzeug und das Radio noch nicht kannte. Damals kamen auch die großen technischen und wirtschaftlichen Leistungen, die Bremen im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts vollbracht hatte: die Vertiefung der Unterweser, der Bau des Freihafens, der Anschluß an das deutsche Zollgebiet erst voll zur Auswirkung. Die wirtschaftliche und soziale Struktur der Stadt änderten sich. Zu Handel und Schiffahrt trat als ein dritter Pfeiler des wirtschaftlichen Lebens die Industrie. Mit diesen Veränderungen wandelte sich naturgemäß auch das Stadtbild.

Die städtebaulichen Leistungen des 19. Jahrhunderts

Am Beginn der Darstellung des Entwicklungsganges, den unsere Stadt während der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts genommen hat, soll ein kurzer Rückblick auf die großen städtebaulichen Leistungen der vorausgegangenen 100 Jahre stehen.
Zu Anfang des 17. Jahrhunderts wurde zum Schutz der Weserfront die Neustadt angelegt, deren Bebauung erst ganze 300 Jahre später vollendet wurde. In denselben Jahren bekam das Rathaus seine stolze Renaissancefront zum Marktplatz. Nun hatte die Altstadt ihre letzte Form gefunden. In den folgenden 200 Jahren hat sich das Stadtbild kaum verändert. In unserer schnellebigen Zeit ist solch beharrender Zustand nur noch schwer vorstellbar. Dann setzte aber das 19. Jahrhundert gleich mit einer ganz großen Leistung ein. Die Befestigungswerke mit ihren Wällen und Gräben, die militärisch schon lange ihren Wert verloren hatten, wurden in die Wallanlagen umgewandelt. Sie umschließen heute noch im wesentlichen ungeschmälert die Altstadt und sind neben der historischen Stadtmitte am Markt das wertvollste bauliche Erbe. Gleichzeitig wurde die Straße Am Wall angelegt und angebaut, aber nicht mehr mit der schmalen, hochgiebeligen Altstadthäusern, die Kontor, Speicher und Wohnung in sich vereinigten und im Grunde ihren mittelalterlichen Charakter viele Jahrhunderte hindurch beibehalten hatten sondern mit breiter gelagerten, flach gedeckten und hell geputzten Wohnbauten, die ausschließlich diesem Zwecke dienten. Ihr Baucharakter ist für die nun einsetzende Bebauung der Vorstadt von stärkstem Einfluß gewesen.
Die „Vorstadt" ist die zweite, gar nicht zu überschätzende städtebauliche Leistung des Jahrhunderts. Sie erhielt ihre Eigenart durch das „Bremer Haus", das als drei- oder auch vierfenstriges Reihenhaus mit in der Regel zwei Geschossen die Hausform für alle Schichten der Bevölkerung wurde.
Als in den 60er Jahren das große deutsche Bundesschießen in Bremen stattfand, hinterließ dieses bedeutende Fest als ein bleibendes Geschenk den Bürgerpark. Er ist die dritte Großleistung. Infolge der topographischen Verhältnisse ist der Park bei der weiteren baulichen Entwicklung der Stadt zwar nicht von der Bebauung voll umschlossen und so in die Stadt hineingewachsen wie etwa der Tiergarten in Berlin oder die Eilenriede in Hannover. Gleichwohl ist diese Schöpfung ein gar nicht fortzudenkender Bestandteil des Stadtbildes geworden.
Die letzten drei Jahrzehnte des Jahrhunderts schließlich waren erfüllt von den eingangs erwähnten hafen- und wasserbautechnischen Großleistungen.
Die Rückschau würde aber nicht vollständig sein, ohne einen Blick über die Grenzen unseres Stadtstaates zu tun. Im Jahre 1827 gründete Bremen dank dem Weitblick und der Tatkraft des Bürgermeisters Johann Smidt Bremerhaven. Dieser Gründung verdankt Bremen unmittelbar die Wahrung seiner bedeutenden Stellung als Hafen- und Handelsplatz, mittelbar seine insgesamt gesehen glückliche und gesunde bauliche Entwicklung zur Großstadt. Wir nannten die Bremer Vorstadt mit dem Bremer Haus die zweite große städtebauliche Leistung des vergangenen Jahrhunderts.

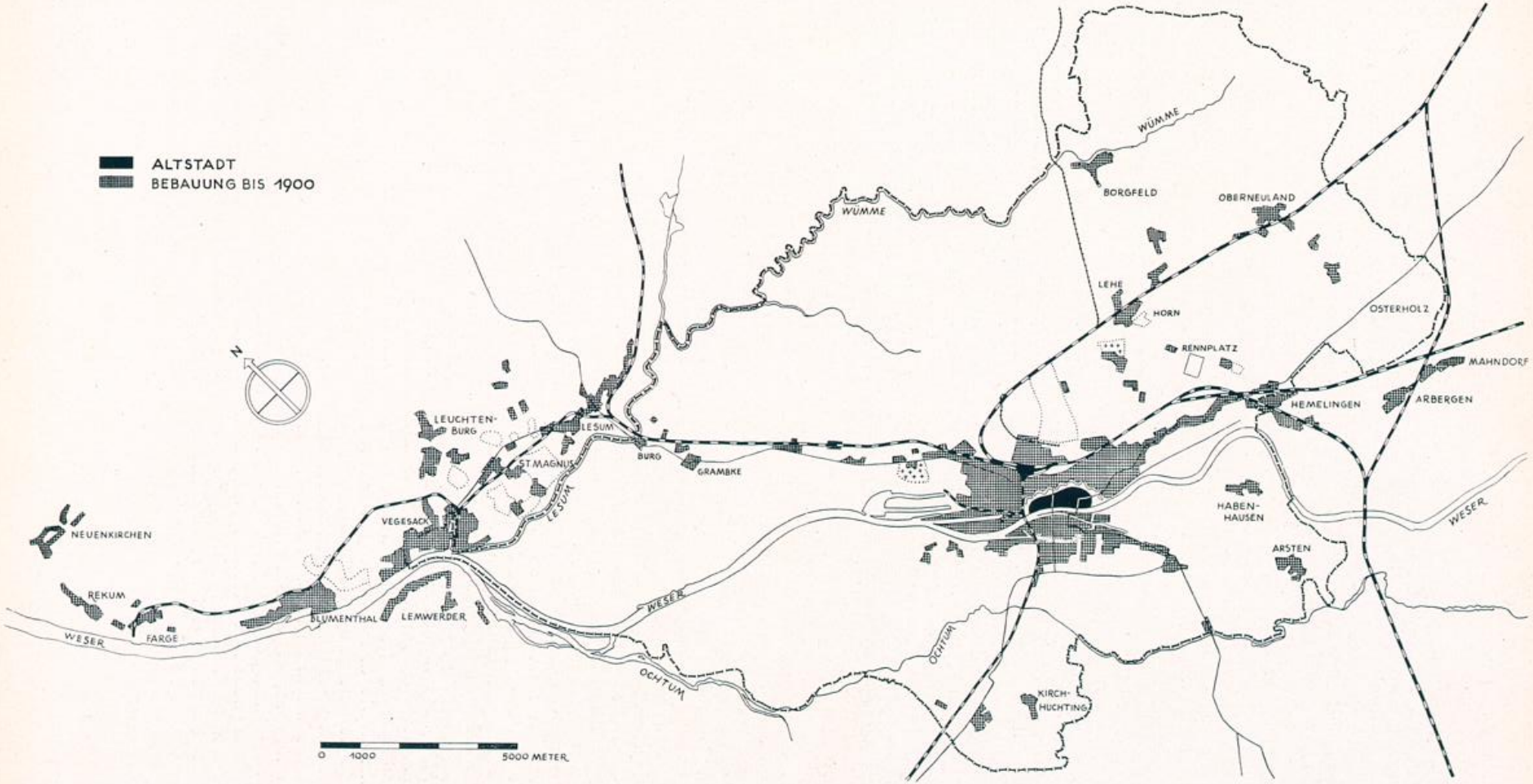


Abb. VIII 1 Bebauung im Jahre 1900

Sicher ist die althergebrachte Sitte des Wohnens im eigenen Haus die primäre Ursache gewesen, diese Wohnform auch in der Vorstadt beizubehalten. Das wurde aber erst möglich, weil Hafenverkehr und Warenumschlag sich bis zum Jahrhundertende außerhalb der Mauern der Stadt in dem jungen Bremerhaven vollzogen und daher die Mutterstadt selbst bei steigender Wirtschaftskraft ihrer Bevölkerung verhältnismäßig langsam anwuchs.

Auch die Industrie, die sich damals in den meisten Städten baulich erschreckend ausgewirkt hat, blieb Bremen bis zu dem erst im Jahre 1888 erfolgenden Anschluß an das deutsche Zollgebiet fern. Die ersten bremischen Industrien entstanden in den benachbarten preußischen und oldenburgischen Gemeinden: in Hemelingen, Burgdamm, Grohn, Blumenthal und Delmenhorst [1]).

Geographische und politische Gründe haben also im Unterwesergebiet schon im vorigen Jahrhundert eine Dezentralisation der Großstadtentwicklung bewirkt, die in der heutigen Stadt- und Landesplanung als ein wesentliches Mittel erkannt ist, um gesunde Lebens- und Wirtschaftsverhältnisse wieder herbeizuführen oder zu erhalten.

Diesen bedeutenden städtebaulichen Taten stehen unwiederbringliche Verluste gegenüber. Seit der Mitte des Jahrhunderts wandelte sich die Altstadt immer mehr zur Geschäftsstadt. Der Auszug der Kaufmannschaft in die neu erstehenden Vorstädte vollzog sich innerhalb weniger Jahrzehnte. Zahlreiche Neubauten traten an die Stelle der alten Bebauung. Der zunehmende Verkehr erforderte Raum. Eine zweite Weserbrücke, die Kaiserbrücke, mit einem Straßendurchbruch zum Ansgaritor wurde gebaut (1872 bis 75). Der alte Hafenplatz an der Schlachte wurde verlassen und ein neuer Hafen außerhalb der „Stadt" in einem in sich geschlossenen Bezirk angelegt (1888). Damit verlor die Altstadt ein besonders belebendes Element, die unmittelbare Beziehung zu ihrer Lebensader, der Weser.

Um 1850 wurde die Bahnlinie nach Hannover eröffnet. Der Bahnhof wurde vor das bis dahin verkehrsstille Herdentor gelegt. Die Stadt erhielt ein zweites Gesicht zum Lande hin, während ihr ursprüngliches zur Weser gewandtes Gesicht verblaßte.

In dem Wandel der Altstadt zur neuzeitlichen Geschäftsstadt ist die äußere Wahrung der geschichtlichen Struktur ihres Grundrisses ein entscheidendes Merkmal. Die alte Bebauung verschwand zwar an den Hauptstraßen, das Straßennetz blieb aber in seinen wesentlichen Zügen unverändert und damit die historische Stadt im Eindruck erhalten. Nach wie vor war die Altstadt wirtschaftlicher und kultureller Mittelpunkt.

Wenn wir heute nach über 50 Jahren die Bilder in dem Erstband dieses Werkes „Bremen und seine Bauten 1900" betrachten und in seinen Aufsätzen lesen, wird uns recht deutlich, wie sehr die Zeit um 1900 vor einer großen Wende an der Schwelle zu einem neuen Abschnitt stand.

Bremen um 1900 (Abb. VIII 1 und 2)

Die Stadt zählt 165 000 Einwohner. Von ihnen wohnen noch 45 000, also ein gutes Viertel, in der inneren Stadt, d. h. in der Altstadt, Neustadt und Bahnhofsvorstadt. Die westlichen Vorstädte haben 53 000 Einwohner, die östlichen 42 000 und die Vorstädte auf dem linken Weserufer 23 000. Die innere Stadt ist von einer ziemlich geschlossen zusammengehaltenen, überwiegend zweigeschossigen Bebauung umfaßt, die im Osten bis an die Lüneburger Straße / St.-Jürgen-Straße, im Westen bis an die Grenzstraße, nördlich der Eisenbahn bis an die Hollerallee und auf der Neustadtseite bis etwa an die Lahnstraße/Kornstraße reicht. Ihre Längsausdehnung beträgt rund 5 km, die Ausdehnung in der Breite zwischen Hollerallee und Kornstraße knapp 3 km. Der Bürgerpark, die Friedhöfe in Walle und auf dem Riensberg und auch der Freihafen liegen noch vor den Toren der „Stadt". Walle, Gröpelingen und Oslebshausen, Schwachhausen und Horn, Hastedt und Sebaldsbrück sind noch ausgesprochen ländliche Gemeinden. Von überallher kann der Städter in Kürze zu Fuß die freie Landschaft erreichen. Die Hauptarbeitsstätten befinden sich dicht beisammen in der Altstadt und Neustadt und in dem neu erschlossenen Hafengebiet, das sich am rechten Weserufer unterhalb der Eisenbahnbrücke auf einer Länge von ca. 2 km stromabwärts erstreckt.

Es fällt schwer, diesen Zustand, den die Älteren unter uns noch ganz bewußt erlebt haben, sich heute zu vergegenwärtigen. Das unheimliche Tempo der damals einsetzenden Entwicklung kommt uns erst bei solchem Rückblick ganz zum Bewußtsein.

Die Wohnbevölkerung der Altstadt ist von 26 000, ihrer Höchstzahl im Jahre 1842, bis auf 20 000 gesunken. Bisher waren die Kaiserstraße mit der Kaiserbrücke und der Durchbruch der Hafenstraße von der Faulenstraße zum Freihafen die einzigen einschneidenden Eingriffe in den Grundriß der alten Stadt gewesen. Jetzt beginnt die planmäßige Verbreiterung der Hauptstraßenzüge, die innerhalb weniger Jahre durchgeführt wird. Lange Zeilen der alten Bebauung fallen ihr zum Opfer.

Im alten Bremen waren die fünf Hauptkirchen, Rathaus und Schütting, Gewerbehaus, Stadtwaage und Kornhaus die wenigen Großbauten, die aus der übrigen Bebauung beherrschend hervortraten. In der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts begannen auch hier Maßstab und Rangordnung der Bauten sich zu verschieben. Die Börse, die Hauptpost, das Gerichtshaus, die Banken am Domshof übertrumpfen nun das Rathaus an äußerer Größe. Diese Bauten waren bereits im Frieden die ersten vernichtenden Schläge für das Stadtbild. Weitere Großbauten, wie das Verwaltungsgebäude des Norddeutschen Lloyd und die Baumwollbörse, befinden sich am Beginn des neuen Jahrhunderts im Bau[2]).

[1]) Siehe auch Artikel III a
[2]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900" Seite 285 und 403.

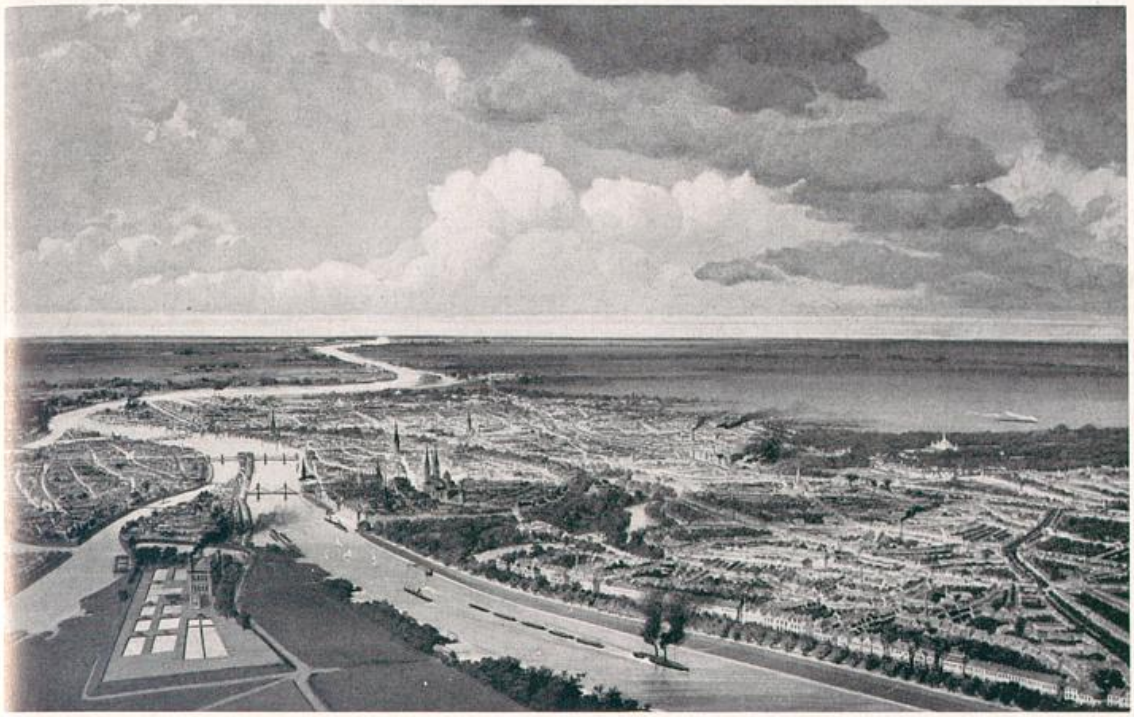


Abb. VIII 2 Bremen um 1900, nach einem Gemälde von Prof. Töpfer

Bremen um 1925 (Abb. VIII 3 und 4)

Die Einwohnerzahl der Stadt ist auf fast 300 000 angewachsen. Die Bevölkerung der inneren Stadt hat infolge der anhaltenden Umbildung zur Geschäftsstadt weiter abgenommen; sie macht nur noch ein knappes Achtel der Gesamtbevölkerung aus. In allen Vorstädten ist die Bewohnerzahl stark angestiegen, besonders in der westlichen Vorstadt in Verbindung mit dem Ausbau der Hafenanlagen. Jetzt erstreckt sich, mit nur noch geringen Unterbrechungen, die städtische Bebauung im Westen bis nach Oslebshausen, im Osten bis nach Sebaldsbrück und Hemelingen, zwischen Bürgerpark und Eisenbahn bis an den Schwachhauser Ring und die Kirchbachstraße und auf dem linken Weserufer bis nahe an die Neuenlander Straße. Westlich vom Bürgerpark ist im Bogen der Hamburger Bahnlinie die Findorff-Vorstadt zu einem selbständigen Stadtteil mit 20 000 Einwohnern angewachsen. Die Längenausdehnung der Stadt beträgt nunmehr fast 15 km, die größte Ausdehnung in der Breite jedoch infolge der Bodenbedingungen nur 5 km.

Das Hafengebiet hat sich stark erweitert und reicht 8 km stromabwärts. Es ist das bedeutendste Arbeitsgebiet der Stadt geworden. Die größte Arbeitsstätte ist jetzt die Weserwerft, die im Jahre 1905 ihre neue Anlage in Gröpelingen bezogen hat. Weitere geschlossene Industrieflächen sind im Osten der Stadt in Hastedt in der Nähe der Wehranlagen und auf dem linken Weserufer zu beiden Seiten der Duckwitzstraße entstanden.

Der Umfang der Stadt ist so groß geworden, daß ein wesentlicher Teil der Bewohner täglich ein Verkehrsmittel für den Weg von der Wohnung zum Arbeitsplatz und zurück benutzen muß. Die unberührte Landschaft ist von vielen Stadtteilen weit abgerückt, besonders von der dicht bevölkerten westlichen Vorstadt, die durch die Hafenanlagen von der Weser und durch die Eisenbahnanlagen vom Blockland getrennt ist.

Ausgedehnte Kleingärtengebiete sind in die Bebauung eingestreut oder ihr vorgelagert. Sie sind Ausdruck der inneren Auflehnung des Städters gegen die weithin gartenlos gewordene Stadt und Zeichen der ihm verbliebenen Bodenverbundenheit. Die Zahl der Kleingärten ist von rd. 8000 im Jahre 1907 auf über 20 000 im Jahre 1925 gestiegen. Zum Teil haben die Ernährungsschwierigkeiten der Kriegs- und Nachkriegszeit zu diesem Anwachsen beigetragen. Der Kleingarten hat sich einen festen Platz im Organismus der Stadt erobert und verlangt Anerkennung und Einordnung neben den Wohnflächen.

Die vorhandenen Straßen genügen dem ständig zunehmenden Verkehr nicht mehr. Private Initiative hat zwei wichtige Ausfallstraßen geschaffen: die Kurfürstenallee/Franz-Schütte-Allee im Nordosten der Stadt und die Duckwitzstraße auf dem linken Weserufer. Neben Entlastungs- und Umgehungsstraßen für die Altstadt sind neue Weser-

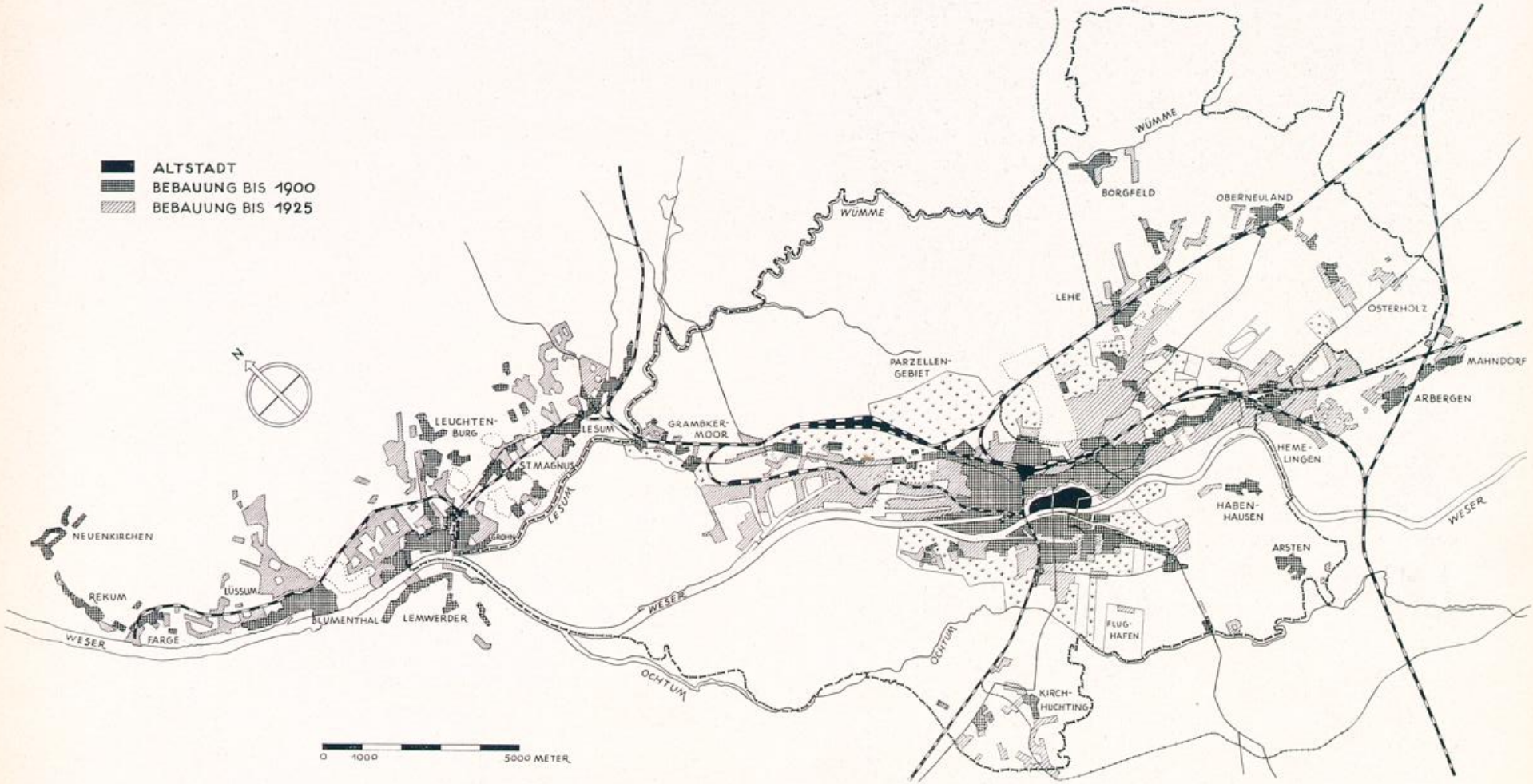


Abb. VIII 3 Bebauung im Jahre 1925

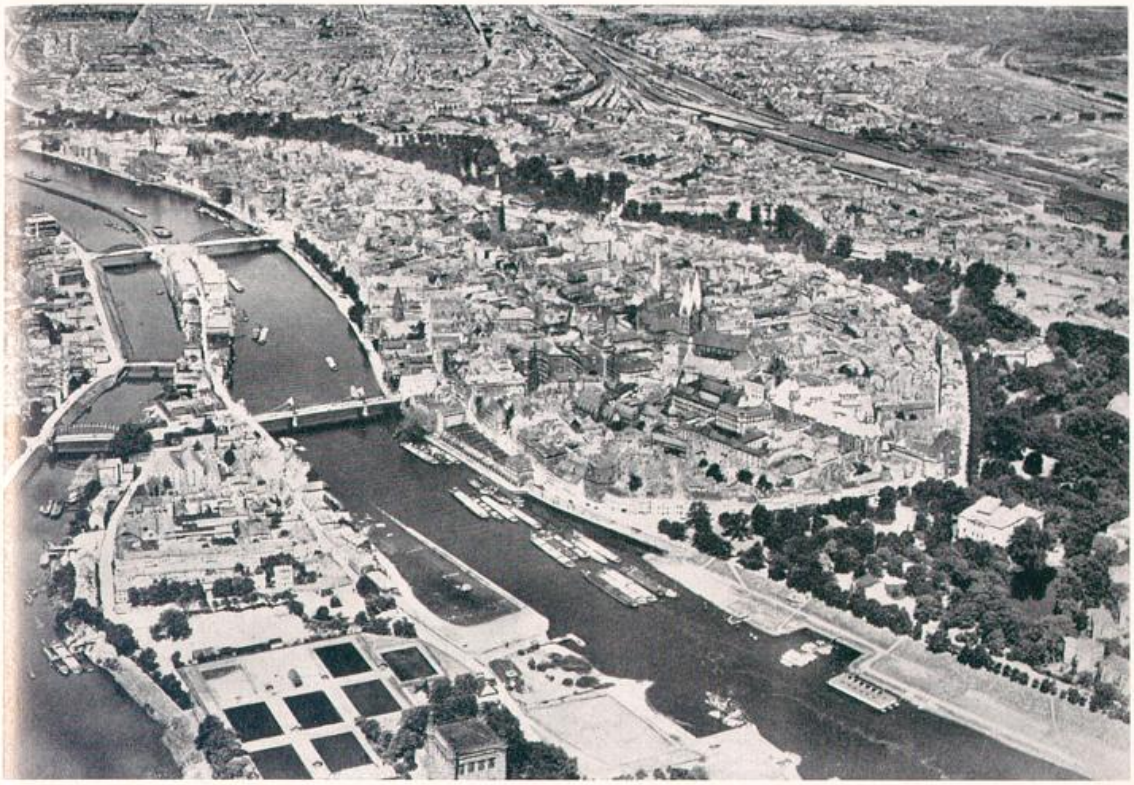


Abb. VIII 4 Bremen um 1928

bergänge notwendig geworden. Die Zahl der Kraftwagen ist von 50 im Jahre 1906 zugelassenen Wagen auf rd. 4000 angestiegen. Bei der Verkehrszählung im Jahre 1927 beträgt der Anteil der Pferdefuhrwerke am gesamten Fahrverkehr an einem charakteristischen Zählpunkt der Stadt aber noch 58 Prozent.

Ein neues Verkehrsmittel ist hinzugekommen, das Flugzeug. Auf dem ehemaligen Exerzierplatz im Neuenlander Feld ist der Flughafen angelegt. Dort hat der Focke-Wulf-Flugzeugbau mit der fabrikmäßigen Herstellung von Flugzeugen begonnen.

In der Altstadt ist die Umwandlung zur Geschäftsstadt weiter fortgeschritten. Ihre Einwohnerzahl ist weiter auf 15 000 gesunken. Das altstädtische Straßennetz hat sich seit 1900 nur wenig verändert, die Reihe der Großbauten aber sich weiter vermehrt. Auch die Bahnhofsvorstadt ist jetzt von der geschäftlichen Entwicklung ergriffen.

Die letzten zusammenfassenden Bebauungspläne waren in den Jahren 1852 und 1872 für die Anlage der „Vorstädte" aufgestellt. In der Folgezeit hatte man sich trotz des ungewöhnlichen Anwachsens der Stadt mit Teilbebauungsplänen begnügt. Jetzt war es unerläßlich geworden, die Grundzüge der weiteren Entwicklung in einem umfassenden Generalbebauungsplan zu bearbeiten. Hiermit wird im Jahre 1925 begonnen[3]). Der in Hamburg wirkende Oberbaudirektor Prof. Fritz Schumacher, ein Sohn unserer Stadt, und der Professor für Städtebau und Eisenbahnwesen an der Technischen Hochschule Hannover, Otto Blum, werden als Gutachter hinzugezogen.

Bremen um 1940

Der Einschnitt des zweiten Weltkrieges macht es notwendig, den Zeitpunkt für den nächsten Rückblick um zehn Jahre vorzuverlegen. Bremen zählt im Jahre 1940 nach dem Gebietsstand vor der großen Eingemeindung von 1939 360 000 Einwohner. In der inneren Stadt wohnt noch ein knappes Zehntel. Die Bewohnerzahl der Altstadt ist bis auf 13 000 gesunken. Die städtische Bebauung reicht nun über den ganzen Dünenrücken von Mahndorf bis Burg. Die alten Dörfer sind in der Stadt aufgegangen. Nur die Deichdörfer im Blockland, Werderland und Niedervieland haben ihren bäuerlichen Charakter bewahrt. In den übrigen ehemaligen Landgemeinden sind ausgedehnte Wohnsiedlungen entstanden, besonders in Oberneuland-Rockwinkel, Osterholz, Habenhausen und Huchting. Zwischen der Ochtum und Huchting ist ein geschlossener neuer Ortsteil angelegt, die Siedlung Grolland, mit fast 4000 Einwohnern.

Der Mangel an Wohn- und Siedlungsflächen und

[3]) Siehe auch „Stadt- und Landesplanung Bremen 1926—1930".

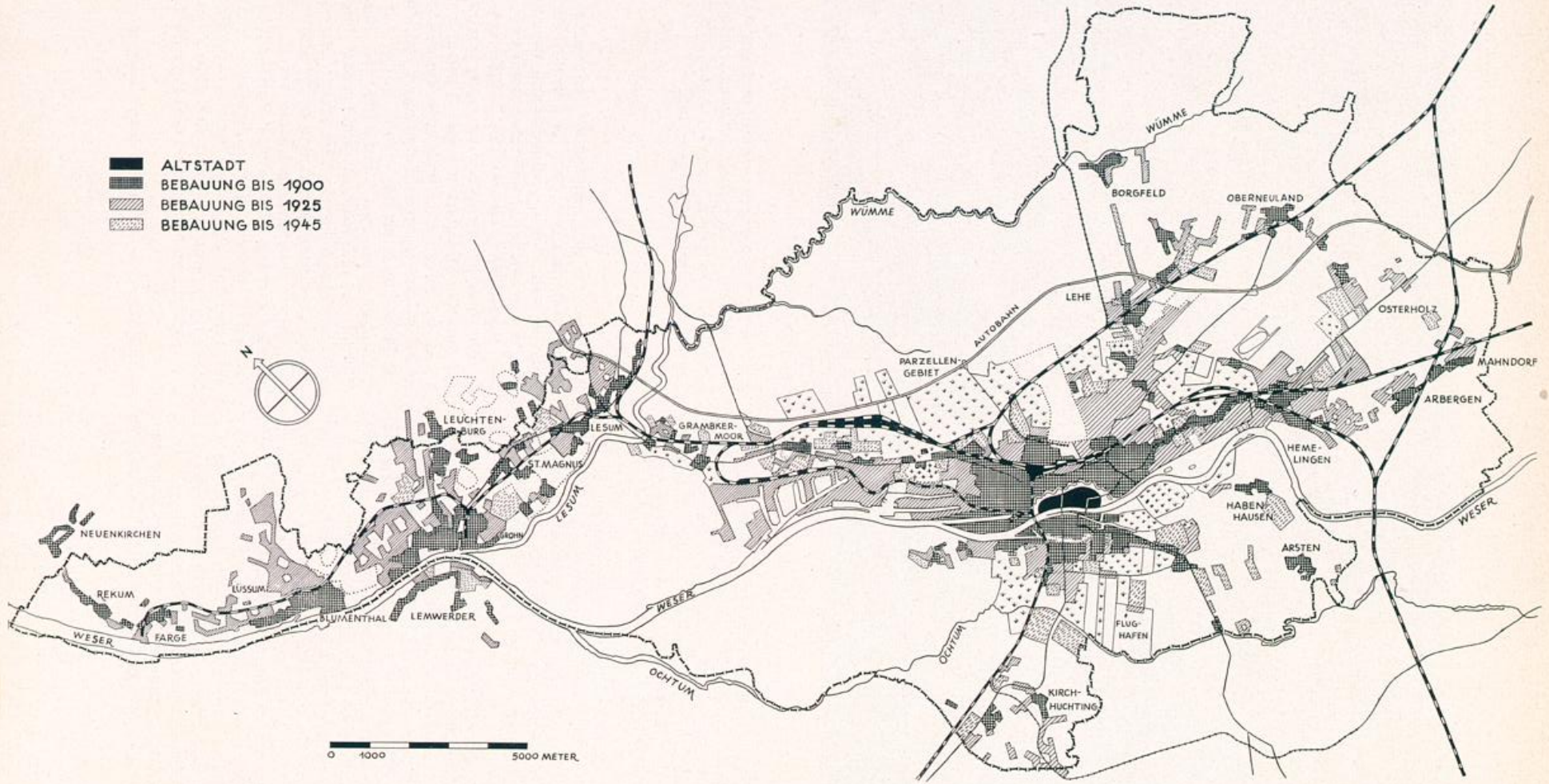


Abb. VIII 5 Bebauung im Jahre 1945

die verbesserten Verkehrsmöglichkeiten haben zu einer lebhaften Siedlungstätigkeit in den nichtbremischen Nachbargemeinden geführt, vor allem auf der Geest nördlich der Lesum. Über 20 000 Berufspendler kommen täglich von außerhalb nach Bremen.
Die Industrieviertel in Hastedt — Sebaldsbrück und auf dem linken Weserufer an der Duckwitzstraße und am Flughafen haben sich weiter stark entwickelt. Das Hafengebiet ist voll besetzt. Eine abermalige Erweiterung der Häfen wird vorbereitet. An der Unterweser sind in Farge-Rekum ausgedehnte Öllager angelegt.
Im Straßenverkehr nimmt der Kraftwagen jetzt unbestritten den ersten Platz ein. Das Pferdefuhrwerk ist zurückgedrängt. Es sind rd. 20 000 Kraftfahrzeuge zugelassen. Die seit der Generalplanung der Jahre 1925/30 geplanten neuen Verkehrsstraßen und Brücken sind dringend notwendig geworden, wenn die Verkehrsverhältnisse gesund bleiben sollen. Die Straße Am Wall ist verbreitert und am Doventor mit der Hafenstraße und der neuen Westbrücke verbunden, die im Juli 1939 dem Verkehr übergeben wird. Der Ausbau der Bismarckstraße bis nach Hastedt kommt infolge des Kriegsausbruches nicht mehr über die Kirchbachstraße hinaus. Im Jahre 1937 ist die Blocklandlinie der Autobahn eingeweiht, die bei Oyten von der Strecke Hamburg—Bremen—Ruhrgebiet abzweigt und nördlich der Lesum bei Ihlpohl in die Fernstraße nach Bremerhaven einmündet. Die Hamburger Autobahnstrecke kann wegen des Krieges nicht mehr von Oyten über die Weser hinausgeführt werden, wodurch die Umgehung der Stadt erst vollendet worden wäre. Ebenso kommt der Anschluß an die kurz vor Kriegsausbruch in Bau genommene Autobahn Hamburg–Hannover über die Stichstrecke Oyten–Walsrode nicht mehr zur Ausführung.
Die Entwicklung der Verkehrsmittel, die Versorgung des gesamten Landes mit elektrischer Energie, und die starke Wohnsiedlungstätigkeit haben die „Stadt" weit in das „Land" hinausgetragen. Die Reaktion des Städters gegen die steinerne Großstadt, die sich seit der Jahrhundertwende unter anderem im Kleingarten, in der Spiel- und Sportbewegung, in der Siedlung äußerte, hat zwar das Wohnen gesunder gestaltet, die Stadt im ganzen aber immer mehr von der unberührten Landschaft abgerückt. Die Stadt um 1900 war kompakter Natur, die Altstadt ihr eindeutiger Mittelpunkt, die Stadt um 1940 ist in sich und nach außen hin aufgelöst, sie ist in Wohn-, Arbeits- und Freiflächen verschiedenster Art gegliedert. In den Vorstädten haben sich Nebenzentren mit Versorgungs- und Gemeinschaftsanlagen gebildet, die für das Zusammenleben vieler Menschen heute benötigt werden.
Die große Eingemeindung von 1939, durch die Hemelingen und Mahndorf und nördlich der Lesum das Gebiet zwischen Lesum und Farge mit Bremen vereinigt wurden, ist – für viele Teile dieses Raumes schon sehr spät – die kommunalpolitische Folgerung aus einer bereits in den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts einsetzenden Entwicklung. Die harmonische Gestaltung des Gesamtraumes, der 450 000 Einwohner zählt und eine Fläche von über 30 000 ha umfaßt, zu einer in sich reich gegliederten „Stadtlandschaft" muß jetzt das planerische Ziel sein.

Bremen um 1945 (Abb. VIII 5)

Der Krieg hat die Stadt schwer getroffen. Große Teile sind zerstört, besonders die innere Stadt und die westliche Vorstadt. Über die Hälfte der Wohnungen des alten Stadtgebietes ist vernichtet. Kein fester Weserübergang ist mehr erhalten geblieben. Der größte Teil der Verwaltungsgebäude, Schulen, Kulturstätten, Kontor- und Geschäftshäuser ist zerstört oder stark beschädigt. Die Hafen- und Industrieanlagen liegen weithin in Trümmern. Von den Türmen der Stadt, die das Stadtbild auch der Großstadt noch bestimmten, sind nur die Domtürme unversehrt geblieben. Der Ansgariturm ist in sich zusammengestürzt, die Turmhelme der Liebfrauenkirche und Martinikirche sind in Flammen aufgegangen. Das Essighaus und das Kornhaus, die Speicher auf dem Teerhof und die stolze Giebelfront an der Weser zwischen der Kaiser- und der Westbrücke sind ausgelöscht. Die Wirtschaft der Hansestadt ist durch den abermaligen Verlust aller im Auslande vorhandenen Werte und der gesamten nach dem ersten Weltkriege wiederaufgebauten Handelsflotte sowie die Demontage und Produktionsverbote in ihrem Mark getroffen. Diese Lage erfordert eine über die Absichten und Möglichkeiten der Vorkriegszeit weit hinausgreifende neue Planung.
Jede in eine weite Zukunft gerichtete Planung muß von bestimmten Annahmen ausgehen und von einem starken Wünschen erfüllt werden. Sie unterliegt naturgemäß bei ihrer Verwirklichung den steten Wandlungen des Lebens und wird dabei grundsätzlichen Veränderungen dann am wenigsten ausgesetzt sein, wenn es gelingt, die tragenden Planungsgedanken auf den natürlichen und historisch gewordenen Grundlagen aufzubauen, die dem Wandel nicht oder nur wenig unterworfen sind. Bremens bauliche Entwicklung ist in hohem Maße durch die topographischen Gegebenheiten bestimmt worden. Die Düne, die Geest, die Niederungsflächen, die Weser und ihre Nebenflüsse mit den Deichen sind die landschaftlichen Elemente, die der Stadt Gestalt und Maßstab gegeben haben und auch weiterhin ihren Einfluß behalten werden. Zu diesen natürlichen Gegebenheiten traten die Leistungen der Menschen, die hier lebten und wirkten.
Glückliche Umstände, nicht zuletzt mutiger Einsatz weniger Männer beim schnellen Löschen der vielen Brandbomben, haben die historische Stadtmitte mit Rathaus, Roland und Dom fast unbeschädigt erhalten. Geblieben ist der „Grundriß" der alten Stadt, die Lage am Weserstrom, der Kranz

der Wallanlagen, die vom Bremer Haus geformte Struktur der Vorstädte und der Wunsch eines Großteils ihrer Bewohner, auch in der neu entstehenden Stadt wieder im eigenen Haus zu wohnen. Geblieben sind die Hauptverkehrszüge auf der Schiene und auf der Straße, die Dezentralisation der Arbeitsstätten und Wohnsiedlungen in dem weiten Raum zwischen Mahndorf und Farge und darüber hinaus am Unterlauf der Weser, auf der Oldenburger Geest und auf dem Dünenzug oberhalb der Stadt entlang der Oberweser. Das sind Grundlagen und Bindungen für jede zukunftsweisende Planung.

Fritz Schumacher hat einmal die deutschen Großstädte eine „Galerie von Charakterköpfen" genannt. In unserer zur Mechanisierung hinstrebenden und von Nivellierung bedrohten Zeit ist die Sorge nicht unbegründet, daß die aus den Trümmern neu erstehenden Städte keinen Charakter haben werden. Allen Bürgern der Stadt, die am Aufbau beteiligt sind, in der Verwaltung und in den parlamentarischen Körperschaften, als Bauherren, Planer und Baumeister, erwächst daher die große Verpflichtung, diesen Aufbau nicht nur als technische, finanzielle und organisatorische Aufgabe zu betrachten, sondern als eine zentrale Aufgabe unserer Zeit, die über die Lebensformen entscheidet, die wir uns und unseren Kindern geben, und die das Antlitz unserer Vaterstadt für lange prägen wird. Im Jahre 1822, kaum 20 Jahre nach jenem Beschluß, die Festungswerke in die Wallanlagen zu verwandeln, hat S t o r c k in seinen „Ansichten der Freien Hansestadt Bremen" geschrieben: „Es ist eine Art von Patriotismus, welche die Schonung alles dessen, was zu den Wallanlagen gehört, zur Gewissenssache macht." So muß es auch vom Aufbau unserer Stadt heißen. Er muß eine G e w i s s e n s s a c h e aller Bürger der Stadt sein.

W o r t m a n n

IX

DAS HISTORISCHE ERBE

Verluste und Besitz 1900 bis 1951

1. Städtebau und Denkmalpflege

Wenn wir das schöne und tiefe Wort des Schweizer Dichters Jeremias Gotthelf

> „Das Haus ist des Menschen anderer Leib;
> das Haus ist die Herberge seiner guten Geister;
> das Haus ist die Heimat seiner Seele!"

auch auf die Stadt beziehen, auf dieses aus vielen Häusern sinnvoll und lebendig zusammengefügte bauliche Mosaikbild, das wir wohl als die eindrucksvollste Offenbarung menschlicher Schaffensfreude ansprechen dürfen, dann mag uns andeutungsweise klar werden, daß die Stadt so wandelbar und vergänglich ist wie der Leib der in ihr wohnenden Menschen, daß das Bautum der Stadt außer den lebensnotwendigen Nützlichkeiten nicht abzuschätzende Werte der Schönheit, Weihe und Würde umfaßt, indessen die Wortprägung „Heimat der Seele" unser geistiges Auge auf die subtilen Fragen der Denkmalpflege hinlenken mag.

Wir haben es in den folgenden Zeilen mit dem baulichen Erbe unserer guten alten Stadt Bremen zu tun. Bedrängend viele Erscheinungen, Erinnerungen und Probleme treten uns hierbei entgegen; wir können im begrenzten Rahmen dieser Darstellungen nur die wichtigsten herausgreifen, wobei obige Leitworte uns als Faden der Ariadne dienen mögen.

Um 1900 herum treten zwei Baubegriffe von sachlicher und geistiger Art, von denen der eine seit langem bekannt, der andere aber sehr jung ist, stärker in den Vordergrund, um von da an die Entwicklung unserer größeren Städte mit altem Baufundus entscheidend zu beeinflussen, nämlich der Städtebau und die Denkmalpflege. Beide stehen von vornherein auf keinem guten Verkehrsfuß zueinander. Der moderne Städtebau, von rücksichtsloser Lebensbejahung erfüllt, verlangt zur Herstellung breitstraßiger, gesunder Stadtquartiere die Beseitigung historischer Stehimwege und die Sanierung dumpfer Altstadtviertel, während die Denkmalpflege mit den imponderablen Gründen des überzeitlichen Kunstwerks, ferner der Pietät und Heimatliebe das altertümliche Bautum zu verteidigen sucht, Gefühlsgründen, denen im grellen Schlaglicht einer nützlichkeitsbesessenen Gegenwart oft genug die Berechtigung abgesprochen wird.

Wenn gleichwohl seit etwa 1900 die Belange der Denkmalpflege in steigendem Maße berücksichtigt worden sind, was sich in Bremen in der 1892 erfolgten „Niedersetzung" der Senatskommission für die Denkmalpflege (der sogenannten „Kunsthistorischen Kommission"), ferner in der Aufstellung einer Liste von erhaltungswerten, altertümlichen Bauwerken seitens dieser Kommission und schließlich in dem ersten Ortsstatut zum Schutze historischer Straßen und Plätze 1909 dokumentierte, so lag dies letzthin an der damals aufdämmernden Erkenntnis, daß die seit dem Ausklingen des Klassizismus um 1860 bis 70 aufgekommene gründerzeitliche Architektur als an künstlerischem Wert weit hinter den Bauleistungen der Vergangenheit zurückstehend angesehen werden mußte, und daß überdies der noch mangelhaft organisierte Städtebau jener allzu schnellwüchsigen Bauepoche in hohem Maße offensichtlich gerade dessen ermangelte, was die alten deutschen Stadtbilder mit einem verklärenden Schönheitsschimmer umgeben hatte oder noch z. T. umgibt.

Mit geschärfteren Blicken als zuvor sah man, daß die besondere Schönheit der alten deutschen Stadt auf der Harmonie der Gesamterscheinung mit Bezug auf sinnvolle Massenverteilungen, wohlgegliederte Bauproportionen, eigenwüchsige Stilformen und auf der einheitlichen Verwendung bodenständiger Baumaterialien beruhte.

Ein Blick auf die zwar mehr handwerklich als künstlerisch gemalten bremischen Stadtansichten des hiesigen Malers Jürgen Landwehr und seines Sohnes Johann von 1620 und 1660, den einzigen zuverlässigen Veduten aus älterer Zeit, gibt dem oben angedeuteten städtebaulichen Wunschtraum das historische Gewand einer gewesenen Wirklichkeit: Da zeichnen sich an der Schlachte, am Markt, am Domshof und sonst an vielen Straßen, in die man hineinschauen kann, die noch durch keine Traufendächer unterbrochenen Zickzackfriese der Giebeldächer ab. Ob die Giebel

gestaffelt oder glatt, die Fassaden verziert oder schlicht und die Häuser verschieden hoch aufgestockt sind, stört die Einheitlichkeit des Gesamteindrucks wenig, zumal die meisten Bauwerke in Backsteinrohbau mit variabler schmuckhafter Sandsteinverwendung erstellt sind. Noch ist der Putzbau unbekannt. Im Martiniviertel sowie an der Langen- und Obernstraße stehen die patrizialen Wohn- und Geschäftshäuser der Kaufleute, darunter nicht wenige Prachtbauten der Weserrenaissance.

Bescheidener in ihrer Größe und ihrem Aufwand, gleichwohl keineswegs schmuckarm, sind die Wohn- und Zunfthäuser der Handwerker in dem nördlich davon gelegenen Stadtquartier an der Pelzer-, Knochenhauer-, Hunde- und Hutfilterstraße. Im krummstraßigen Steffensviertel drängen sich die kleinen vielfach in Fachwerk errichteten Häuser der Fischer, Schiffer, Fuhrleute, Spielleute, Sackträger, Ziegel-, Kalk- und Tranbrenner zusammen.

Aus diesen beruflich-ständischen Wohnverteilungen ergeben sich einheitliche Quartierphysiognomien. Die Häuser selbst sind hinsichtlich ihrer Bauart und ihres Gefüges mit der einräumigen Diele im Erdgeschoß von einer fast an Normung grenzenden Gleichheit. Aber wie der Hirte über die Schafherde, so erheben sich mit gewaltiger Überdimensionierung die mittelalterlichen Kirchenbauten: Dom, Liebfrauen, Martini, Anscharii, Stephani, sowie die Klosterkirchen St. Johannis und St. Katharinen über die demütig zu ihren Füßen sich drängende Häuserschar, an Masse und Höhe jedes profane Bauwerk, selbst auch das Rathaus, um ein Vielfaches übertreffend. Fürwahr, welch heilige Inbrunst der Baugesinnung, welch ungeheure Baudemonstrierungen des „Über-Irdischen" und welch beglückend schöner Einklang von idealem Zweck und edler Form! Nicht zu vergessen der breite Zackenring der hohen Festungswälle, der dies harmonische Stadtbild mit männlicher Kraft umschließt.

So offenbart sich uns die alte Stadt – so auch Bremen noch um 1650 – mit der gezügelten Homogenität ihrer Wohnhäuser, dem maßvoll würdigen Aufwand ihrer öffentlichen Bauwerke (Rathaus und Schütting), der von keinem, irdischen Zwecken dienenden Architekturgebilde bestrittenen „Überragung" der Kirchen und der durch die Befestigung gegebenen scharfen Abgrenzung gegen das flache Land, als ein städtebauliches Gebilde, das wegen seiner Überblickbarkeit, seiner fast heraldischen Gedrungenheit und architektonischen Einheitlichkeit fast wie eine große geschlossene Bauschöpfung wirkt – obwohl wir es mit einer in Jahrhunderten allmählich gewachsenen menschlichen Wohngemeinschaft zu tun haben.

In diese vom Mittelalter her überkommene Einheitlichkeit der Giebelbauweise wurde die erste Bresche gelegt durch das Aufkommen der klassizistischen Architektur, die in Bremen bei dem um 1700 an der Großenstraße errichteten Armenhaus, dem späteren Focke-Museum, zum erstenmal in Erscheinung trat. Die breitgelagerten Bauformen mit achsialer Mittelbetonung durch einen Risalit mit attischem Giebel, diese nach dem Vorbild Palladios vor allem von Jacobus van Campen um 1650 in Holland entwickelte Bauweise, die wir Klassizismus zu nennen pflegen, mengten sich fortan in zunehmendem Maße als ein durchaus disharmonischer Faktor in die trotz der älteren Weserrenaissance immer noch vorwiegend vertikal ausgerichteten Giebelhauszeilen, diese willkürlich unterbrechend und so den städtebaulichen Gesamteindruck störend. Verstärkt wurde dieser Gegensatz noch durch die in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts aufkommende Putzbauweise. Seitdem haben wir in Bremen das Neben- und Durcheinander von gelagerten und steilen Bauformen, von Giebel- und Traufenhäusern, von dunkelrötlichen Backsteinrohbauten und solchen mit hellem Putz – ein diskordantes Bautum, das gerade im Kerngebiet unserer Altstadt sich besonders verhängnisvoll ausgewirkt hat.

Wir dürfen diese Vorgänge jedoch nicht ausschließlich mit den Augen eines das städtebauliche Idealbild von 1650 heraufbeschwörenden Romantikers anschauen, sondern müssen hierbei mit in Betracht ziehen, daß der Klassizismus im Wandel der Bauformen seit dem Mittelalter der letzte lebendige und sich selbst bejahende, der letzte sich rücksichtslos durchsetzende Baustil gewesen ist.

Der Giebel hat sich in Bremen freilich, obwohl der zeitliche Baugeist längst dem Horizontalismus zugeneigt war, noch überraschend lange behauptet, nämlich bis gegen Ende des 18. Jahrhunderts hin, und zwar überall da, wo die Grundstücke schmal und lang geschnitten waren, was im Altstadtgebiet häufig, in der Neustadt nicht selten der Fall ist. Diese oft kühn gestaffelten und geschwungenen Perücken- und Zopfstilgiebel haben die entsprechenden Fassadentraditionen der Gotik und Renaissance mit leidlich glücklicher Konsequenz fortgeführt. Nach 1800 jedoch ist etwa zwei Menschenalter lang kein Giebelhaus in den alten Stadtbezirken Bremens mehr gebaut worden. Die Putzbauweise breitete sich seitdem unaufhaltsam aus. Der hiermit verbundene weißliche oder steingraue Anstrich griff wie eine schleichende Bleichsucht um sich, was zur Folge hatte, daß man auch ältere Backsteinrohbauten mit heller Tünche überzog, wie z. B. das ansehnliche Armenhaus an der Großenstraße, von dem nur in dem idyllischen Innenhof die mildrote Schönheit des alten Feldbrandziegels bewahrt blieb [1]). Bei zahlreichen mit steinernem Skulpturen- und Reliefschmuck reich verzierten Renaissance- und Barockgiebeln glich man das rötliche Ziegelgewände durch Tünchen dem grauen Steinton an, die Fassaden dadurch um einen wesentlichen Teil ihrer dekorativen Wirkung bringend. Selbst in dem bremischen Landgebiet wurde seit jener Zeit bei

[1]) Siehe unter XI e

zahlreichen älteren Bauernhäusern das struktiv und dekorativ so lebendige Balkenfachwerk „übergewittchet".
Glücklicherweise hatte die Gefahr einer baulichen Verödung – ein Ausdruck, der sich hier nur auf die alte Innenstadt beziehen soll – um 1850 ihren Höhepunkt bereits überschritten. Aber das, was nun in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts sich an architektonischen Wandlungen und Entwicklungen hier vollzogen hat, können wir, obwohl die Respektlosigkeit vor dem Historischen inzwischen in eine übergroße, ja fast an Hörigkeit grenzende Verehrung der alten Baustile umgeschlagen war, vom heutigen Standpunkt aus weder mit Freude noch mit Dank begrüßen.
Wir können diese höchst problematische Phase unserer heimischen Architekturgeschichte nur kurz (in Stichworten) charakterisieren; bis gegen 1910 hin blieb die Baukunst dem Historismus verfallen, um sich endlich nach Errichtung des wahrhaft „überspitzt" manieristischen Polizeihauses am Wall[2]) wie mit einem letzten verzerrten Aufschrei davon zu lösen. Städtebau und Denkmalpflege waren in dieser wirtschaftlich prosperierenden – und dementsprechend überaus baufreudigen – Epoche hinsichtlich ihrer ganzen Problematik enger als sonst miteinander verquickt; leider nicht immer zu ihrem beiderseitigen Vorteil, denn man war sich hier wie dort über die künstlerischen Belange, die baulichen Kompetenzen, die konservatorischen Richtlinien und heimatlichen Interessen noch gar nicht recht im klaren.

2. Altbauliche Veränderungen und Verluste von 1900 bis 1915

Die überaus baufreudige Zeit von 1900 bis zum Beginn des ersten Weltkrieges hat Veränderungen und Einbußen an altem künstlerisch wertvollem Baugut in Bremen erbracht von einem Umfang, der erschreckend wirkt, wenn man sich der Mühe unterzieht, die wichtigeren Fälle hier zu nennen, was im folgenden geschehen soll.
Man hätte wohl glauben können, daß diese dem Historismus so völlig zugeneigte Stilperiode zu der alten Baukunst, der sie alle Schmuckelemente so geflissentlich absah, besonders interessiert und rücksichtsvoll eingestellt gewesen wäre, jedenfalls rücksichtsvoller als der ganz unbekümmert sich selbst durchsetzende Klassizismus. Dies war aber leider keineswegs der Fall.
Die damals verbreiterte Hauptcityachse: Obern-, Hutfilter- und Faulenstraße, in der bis auf wenige nichtssagende Reste alle alten Bauwerke von Rang ausgetilgt wurden, indessen man sich in der Vorspiegelung historischen Scheinprunkes überbot, wurde zu einer geradezu orgiastischen Demonstration städtebaulicher und architektonischer Unkultur, deren teilweise Zerstörung im zweiten Weltkrieg von diesem Blickwinkel aus betrachtet keiner Träne des Bedauerns wert ist.
Die eigenartige Erscheinung, daß in der Obernstraße schon bald nach 1700 die alten Giebelhäuser der Weserrenaissance in weit größerem Umfang verschwunden sind als in der Langenstraße, um durch jüngere Bauwerke der Barockzeit und des Klassizismus ersetzt zu werden, rührt wohl daher, daß in dieser Straße bereits damals sich der Einzelhandel ausbreitete, der beweglicher und neuerungssüchtiger war als der mehr konservativ eingestellte Groß- und Überseehandel in der Langenstraße sowie an der Schlachte. Die Perle unter diesen Barockbauten war unbestritten das 1717 errichtete Löningsche Haus, Obernstraße 21/23, das 1910 dem großen Neubau von Heymann & Neumann geopfert worden ist. Mit seiner horizontalen Putzquaderung, den seitlichen Lisenen, der mittelachsialen Betonung, dem kräftigen Hauptgesims, das sich in der Mitte zu einem ein prächtiges Allianzwappen bedachenden Segmentbogen aufwölbte, dem Triglyphenfries darunter und der schweren von vier Prunkvasen gekrönten Attika darüber war dieses edel geformte, durchaus aristokratische Bauwerk das einzige hochwertige Beispiel des westeuropäischen oder spez. französischen Barockstils in Bremen.
An einigen Bauten in der Nähe des Löningschen Hauses sind gewisse Stilanklänge zu verspüren, so z. B. an dem klassizistischen Haus von 1770, Obernstraße 27, mit seiner strenggegliederten Rustikafassade und der schweren Attika, die dreimal durch je fünf Balusterunterbrechungen belebt war, ein ansehnliches Gebäude, das gleichfalls um 1910 verschwand.



Abb. IX 1 Obernstraße 39, 1907 abgebrochen

[2]) Siehe unter XI d

Auch das ehedem der Familie C a e s a r gehörige Haus Hakenstraße 4 von 1786, das vor 1914 dem Neubau der Schröderbank zum Opfer fiel, zeigte noch die gleiche schwere, mit barockisierenden Vasen und überdies mit Festons geschmückte Attika.

Im allgemeinen hat sich in Bremen der Barockstil in baulicher Hinsicht weniger struktiv als vielmehr dekorativ ausgewirkt. Nach holländischem Vorbild versuchte man, die bei schmalen Grundstücken noch lange bevorzugten Giebel, bzw. Staffelgiebel, barockisierend auszugestalten, indem man die Staffelstufen mit üppigem Voluten- und Laubwerk ausfüllte oder sie durch Aneinandersetzen von konkaven oder konvexen Segmentbögen kurvisch profilierte. Die zwischen 1900 und 1914 abgebrochenen Häuser in der O b e r n s t r a ß e 39 (Abb. IX 1), 49 (Abb. IX 2) und 56 besaßen noch derartige Barockgiebel, von denen der des zuerst genannten Hauses der ansehnlichste war. Der Umstand, daß diese Häuser nur zweigeschossig waren, hat nach Einführung der Staffelbauordnung 1906 dazu beigetragen, ihr Schicksal zu besiegeln. Das Gebäude Nr. 56 hatte einen kraftvoll geschwungenen Kurvengiebel mit Barockvasen auf der Segmentbogenbekrönung und den Giebelfüßen. In der L a n g e n s t r a ß e hatte sich während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die klassizistische Bauweise nur verhältnismäßig wenig ausgebreitet, so daß die großartige Einheitlichkeit dieser echt hansisch-bremischen Straßenzeile mit den prunkenden Renaissancegiebeln leidlich gut erhalten geblieben war. Dann aber setzte hier in verstärktem Maße die Entvölkerung der City ein. Die dort seit dem Mittelalter wohnhaft gewesenen Kaufherren siedelten in die damals aufblühenden und angenehmer zu bewohnenden Vorstädte jenseits der Wälle um, indessen die alten Häuser fortan nur noch für Kontor- und Speicherzwecke benutzt wurden. Diese Entwicklung hatte bald eine gewisse bauliche Verwahrlosung zur Folge, und als nach der erfolgreichen Durchführung der Weserkorrektion und der Eröffnung der stadtbremischen Häfen gegen Ende des Jahrhunderts der Handel mächtig aufblühte, kam es in dieser Straße, ferner in der Martinistraße und an der Schlachte zu umfänglichen Veränderungen, die schwere Verluste an bestem altem Baugut mit sich brachten.

Kurz vor 1900 wurde das alte Haus L a n g e n s t r a ß e 1 2 6 (Abb. IX 3) abgebrochen, eines der schönsten Beispiele der Weserrenaissance. Die mit Muschelmotiven über den Fensterstürzen, gewaffelten Bossen, Doppelvoluten, Obelisken, fein detaillierten Querbändern und lilienförmigen Mauerankern auf das reichste geschmückte Giebelfassade besaß als besonderen Akzent eine aus der Erbauungszeit des Hauses um 1600 stammende zweigeschossige Utlucht mit zarten Säulengliederungen und figürlichen Motiven von seltener Qualität. Es erscheint uns heute ganz unbegreiflich, daß in einer Zeit, in welcher der Renaissancestil in der Architektur und im Kunstgewerbe in



Abb. IX 2 Obernstraße 49

imitativer Hinsicht geradezu vergöttert wurde, und in der es an Geldmitteln wahrlich nicht mangelte, die praktisch nüchternen Erwägungen oftmals stärker waren, als die Achtung vor den baulichen Hochleistungen der Vergangenheit. Das um 1910 verschwundene Renaissancehaus Langenstr. 132, gleichfalls mit kühnem, ehedem mit Obelisken



Abb. IX 3 Langenstraße 126
Teile der Erkerskulpturen im Focke-Museum

geschmücktem Volutengiebel ausgestattet, besaß zwei barocke Utluchten und barock stilisierte Fensterstürze.

In der Bredenstraße[3]) stand auf dem Grundstück Nr. 12 ein in baugeschichtlicher Hinsicht besonders bemerkenswertes Renaissancehaus, das 1908/09 dem Neubau der Disconto Bank ebenfalls weichen mußte. Die Fassade war wie bei dem Rundsackschen Haus am Markt, mit dem gewisse baustilistische Zusammenhänge bestanden, sechsmal durch halbsäulenartige Lisenen gegliedert, und das Eckige des Treppengiebels hatte man durch karniesartige Sandsteinfüllungen ausgeglichen. Auf den Postamenten der Giebelstufen standen Figuren aus der Zeit um 1640, trutzige Kriegergestalten, an Stelle älterer Statuen, indessen die Fassade selbst mit ihren abwechselnd roten und schwarzglasierten Backsteinschichten dem 16. Jahrhundert angehörte. Rechts befand sich eine barock stilisierte Utlucht.

Unweit davon, hinter dem Schütting, an der Ecke der Böttcherstraße, mit dem Giebel dieser zugewandt, stand das alte Zobelsche Haus, das um 1910 bereits sehr verwahrlost war und bald danach abgetragen wurde, ein Bauwerk der Renaissance mit zwei dem Schütting zugekehrten zweigeschossigen Utluchten, deren Sandsteinteile in Rokokomanier lebhaft und fein ornamentiert waren.

In dem Hause an der Stintbrücke 8, das 1914 dem Erweiterungsbau des Schüttings weichen mußte, befand sich ehedem die Herberge des Goldschmiedeamtes. Auf einem breiten, mit Laub- und Bandelwerk dekorierten Zierband über dem Erdgeschoß war zu lesen: „Im goldenen Pokal – Anno 1744."

Das barocke zweigeschossige Giebelhaus Balgebrückstraße 33, ein Opfer des Unionbaues um 1900, besaß zwei Sandsteinutluchten, deren Fenster, Türstürze und Gewände mit seltener Feinheit im Rokokostil gekröpft, geschwungen und ornamentiert waren. Teile dieser kostbaren Steinmetzarbeiten sind bei dem späteren Neubau der Ratsstuben am Markt wieder verwandt worden.

An der Tiefer haben die schönen alten Bürgerhäuser Nr. 33, 34, 35 zwischen 1900 und 1914 Neubauten weichen müssen. Die Häuser Nr. 33 und 34 hatten stattliche Renaissancefassaden, die freilich in einigen Teilen etwas verändert waren. Das dreigeschossige und dreiachsige Giebelhaus Nr. 35 erfreute durch den Schmuck einer zweigeschossigen sandsteinernen Utluchte, die samt den Fenster- und Türstürzen mit Ranken- und Kartuschenwerk im Stil von 1740 reich dekoriert war.

In den um 1900 noch recht gut konservierten alten Baufundus der Martinistraße wurde leider 1913 dadurch eine große Bresche gelegt, daß der geschlossene alte Baublock Martinistraße 35, 34, 33[4]) und das angrenzende Haus Zweite Schlachtpforte 4[5]) zugunsten der Errichtung des Verwaltungsgebäudes für die Dampfschifffahrtsgesellschaft Hansa abgebrochen wurde. Alle vier Häuser waren Renaissancebauten; die Häuser Nr. 35 und 33 besaßen trefflich gegliederte Fassaden aus der Zeit um 1600 mit Volutengiebeln und Obeliskenschmuck, Muscheln über den zwiefachen Fenstern sowie gewaffelten oder prismatischen Zierbossen. Das Haus Nr. 35 hatte bereits in früheren Jahrzehnten als Packhaus gedient und als solches in der Mittelachse große Ladeöffnungen erhalten. Die ganze Baugruppe ließ wegen ihrer stilmäßigen Geschlossenheit und wegen ihrer fast persönlich wirkenden Hauseigentümlichkeiten das städtebauliche Idealbild von 1650 in besonders reizvoller Weise lebendig werden. Wenn auch bei dem dann an dieser Stelle errichteten repräsentativen Bau der Weserrenaissancestil z. T. unter Verwertung alter Bauteile mit guter Einfühlung wieder dominierend zur Geltung gekommen ist, so können wir nach den heutigen denkmalpflegerischen Anschauungen keinen Ausgleich für das damals preisgegebene alte Baugut darin erblicken[6]).

In der Zeit kurz vor und nach 1900 sind die meisten

[3]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 160.
[4]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 163.
[5]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 178.
[6]) Siehe unter XI h.

Renaissance- und Barockhäuser, insbesondere in der Langenstraße, an denen das Abbruchschicksal vorüberging, baulich mehr oder weniger stark verändert worden, und zwar gewöhnlich in der Weise, daß man die Erd- und Obergeschosse modernisierte und nur die Giebel beließ. Fast immer aber wurden die alten Ziegelrohflächen abgepickt und die Fassadengewände mit maschinell hergestellten, roten Ziegelplättchen neu verblendet, wenn man es nicht gar unternahm, die ganze Vorderseite abzutragen und mit glatten Maschinensteinen unter Verwendung der alten skulptierten Sandsteinteile wieder aufzumauern. Durch die Fortnahme der alten, im Feldbrand hergestellten Handstrichsteine mit ihrer milden, dunkelmattroten und narbenreichen Brandhaut aus den Fassadenflächen hat man diesen hierdurch leider einen sehr erheblichen Teil ihres altertümlichen Reizes genommen.

Das Stadtviertel nördlich der Obernstraße hat, da es früher vorwiegend von Handwerkern bewohnt wurde, kein solch repräsentatives Bautum aufzuweisen gehabt wie das südlich davon gelegene Kaufmannsquartier. Ähnlich wie in der Obernstraße hat die mit dem Ausbau von Ladengeschäften verbundene Ausbreitung des Einzelhandels seit dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts sich besonders ungünstig für die Erhaltung alter Bauwerke ausgewirkt. Immerhin standen in der Sögestraße um 1900 rechts neben dem zierlichen Renaissancebau der Sonnen-Apotheke[7]) in der Richtung nach der Knochenhauerstraße hin noch drei Giebelhäuser, von denen zwei zweigeschossig waren und eines viergeschossig mit ansehnlicher Renaissancefassade, deren Giebelspitze eine kugelgeschmückte Pyramide trug. Das damals noch stehende zweigeschossige Barockhaus Sögestraße 21 zeigte einen mit plastischen Fruchtgehängen ausgestatteten Giebel, dessen Füße und Spitze zudem mit weiblichen Büsten aus Sandstein geschmückt waren.

In der Knochenhauerstraße war noch um 1900 eines der ältesten Profanbauwerke unserer Stadt zu sehen, um wenige Jahre später zu verschwinden, nämlich das mit einem hochgotischen Blendbogengiebel und mit spitzbogigen Kleeblattmotiven versehene zweigeschossige Haus Nr. 3 (Abb. IX 4), ein Backsteinrohbau, der zuletzt hell gestrichen und trotz seines respektablen Alters von fast 600 Jahren noch gut erhalten war. Das schlichte dreiachsige und dreigeschossige Barockhaus Wegesende 4, um 1910 noch vorhanden, wirkte dadurch auffallend, daß sein Giebel aus einem einzigen großen kräftig profilierten aber sonst glatten Segmentbogen bestand.

In der Faulenstraße hat ähnlich wie in der Obernstraße der seit 1900 stark zunehmende Einbau von Ladengeschäften und Handlungshäusern zu so starken Veränderungen des früheren Straßenbildes geführt, daß von den älteren Bauten nur wenig übriggeblieben ist. An der Ecke Am Brill–Kaiserstraße lag das alte Mädchen-Waisenhaus, das 1908 dem Neubau des im barocken Stil des berühmten Zwingers (!) in Dresden errichteten Sparkassengebäudes weichen mußte[8]). Welch gegensätzliche Abfolge! Das alte Waisenhaus war ein zweigeschossiger und zweiflügeliger Empirebau, im ganzen ein seinem Zweck angepaßtes schlichtes und sauberes Bauwerk.



Abb. IX 4 Knochenhauerstraße 3 um 1900 abgebrochen

In diese Verlustreihe der gleichen Periode gehört auch das Haus Am Brill Nr. 4, gleichfalls ein älterer Renaissance-Ziegelbau, dessen beide

[7]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 168.
[8]) Siehe unter XI g

Hauptgeschosse eine spätbarocke Sandsteinverblendung mit reichskulptierten Fensterstürzen und Pfeilern aufwiesen. Von ähnlicher Art war das Haus Am Brill 8, mit zweigeschossiger Utlucht und Sandsteinverblendung in lebhaft bewegtem Rokokostil. Die gewaffelten Quadern an der einen Hausecke deuteten auf das höhere Alter des Bauwerks hin.
Durch einen zweistufigen Staffelgiebel mit reichem Ranken-, Blumen- und Akanthusfüllwerk und breitem Segmentbogenbaldachin zeichnete sich das Haus Am Brill 13 (Abb. IX 5) aus, das sich ebenfalls in dieser unruhigen Straße nicht behaupten konnte.



Abb. IX 5 Am Brill 13, 1911 abgebrochen

Für das Überlieferungsbild der Doventorstraße war der im Jahre 1908 vollzogene Abbruch des Frankeschen Hauses Nr. 8[9]) ein besonders schwerer Verlust. Dieses dreigeschossige und dreiachsige Haus hatte eine zweigeschossige Sandsteinverblendung mit zwei Utluchten, die im spätesten Barockstil ungemein kunstreich ausgeziert waren und die bereits 1900 aus Verkehrsrücksichten beseitigt wurden. Alle Fensterstürze bis in den Giebel hinauf zeigten elegante Schwünge und Verkröpfungen.
In den verkehrsschwächeren Straßen des Stefensviertels, z. B. am Geeren und in der Großenstraße, waren in der gleichen Zeit die Abgänge an altem Baugut geringer. Bedauerlich ist der 1910 vollzogene Abbruch des alten Stoevesandtschen Hauses am Geeren Nr. 47[10]) gegenüber der Burgstraße. Der ursprüngliche Renaissancebau ist um 1700 in den beiden unteren Geschossen mit Grauwerk verblendet und mit einer zweigeschossigen Utlucht versehen worden. Das reiche barocke Treppen- und Galerieschnitzwerk aus der Diele dieses Hauses war bereits 1908 in die damals neuerrichteten Ratsstuben übergeführt worden[11]).
Es würde zu weit führen, die zahlreichen sonstigen Verluste an älteren Bauwerken, so auch die vielen Abgänge an gutem biedermeierzeitlichem Baugut hier einzeln zu nennen; mit Bedauern müssen wir jedoch feststellen, daß am Wall sowie in der Bahnhofs-, Remberti- und Hafenvorstadt das bei aller Schlichtheit doch edelformige, rhythmisch fein abgewogene und den Genien der späten Goethezeit verbundene Architekturbild der Zeit vor 1850 so gut wie ausgelöscht worden ist. Die letzten spärlichen Überreste am Wall, an der Contrescarpe, in der Löningstraße und an der Großen Weidestraße sind dem Luftkrieg zum Opfer gefallen. Wenn auch die nach 1850 erbauten Straßen der Pagentorner Vorstadt noch einen Anhauch von dem gezügelten und einheitlichen Geist des Klassizismus verspüren lassen, so ist doch im ganzen bis gegen 1900 hin nur ein stetes Absinken der Baukultur festzustellen.

3. 1919 bis 1939

Der erste Weltkrieg ist im Hinblick auf die hier zur Erörterung stehenden denkmalpflegerischen und baugeschichtlichen Fragen als eine wichtige Zäsur anzusehen, und zwar nicht nur, weil infolge der Mangelerscheinungen im Krieg und in der nachfolgenden Inflationszeit die Bautätigkeit fast ein Jahrzehnt lang stagniert hat, sondern vielmehr, weil inzwischen infolge des Durchdringens der lebensfrischen Werkbundbewegung das historisierende Bauen allmählich aus der Mode gekommen war, und in der sogenannten „neuen Sachlichkeit" die Ansätze zu einem gegenwartsnahen Architekturstil ersichtlich zu keimen begannen.
Wer diese nunmehr ein Menschenalter zurückliegende Übergangszeit mit wachem Kulturbewußtsein durchlebt hat, wird die außerordentliche Bedeutung dieses Einschnittes wohl erkannt haben. Wir empfinden es heute als eine tiefe

[9]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 197.
[10]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 185 und 186.
[11]) Siehe unter XI i.

Tragik, daß in der durch die rapide Entwicklung der Technik bedingten, fieberhaften Anwuchszeit unserer Großstädte während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts das Gefühl für einen eigenen zweckbedingten und bodenständigen Baustil erloschen war, daß man hingegen die stofflich gediegenen und lebensvoll ausgeschmückten Bauleistungen der Vergangenheit entweder durch Nachahmung in billiger Zementstuckmanier verkitschte oder durch protzige Übertreibungen zu übertrumpfen suchte.

In der nachmaligen 15jährigen Friedensperiode von 1924 bis 1939 sind in der bremischen Altstadt bei weitem nicht soviel bauliche Veränderungen vorgenommen und Neubauten erstellt worden wie in dem gleichen Zeitraum von 1900 bis 1915. Dementsprechend sind auch die Abgänge an altem Baugut wesentlich geringer gewesen. Am schmerzlichsten war wohl der bei dem Neubau des jetzigen Glockengebäudes 1925 erfolgte Abbruch des mit dem Dom verbunden gewesenen gotischen Kreuzgangs und Kapitelsaals, ehrwürdiger Baureste aus dem 14. Jahrhundert, die bei dem Brand des alten Domanbaus im Jahre 1915 noch leidlich gut erhalten geblieben waren. Beklagenswert ist auch, daß etwa um die gleiche Zeit das alte Schellhass'sche Haus Wachtstraße 29[12]) dem großen Erweiterungsbau von Hinrichs & Bollweg weichen mußte. Dieses in baugeschichtlicher Hinsicht besonders interessante Haus, ein Musterbeispiel des bremischen Frührenaissancestils, hatte einen dreistufigen Staffelgiebel, der im Rhythmus 6 : 4 : 2 durch rechteckige Pilaster gegliedert war, und auf dessen Staffelstufen halbrunde, ehedem wohl mit Kugeln geschmückte Schilde postiert waren. Unten befand sich eine zweigeschossige Utlucht mit barockverkröpften Fensterstürzen. Bei dem Abbruch kam in dem nach hinten gelegenen oberen Saal eine verdeckt gewesene buntbemalte Holzdecke von 1850 mit den Emblemen der fünf Sinne und der sieben freien Künste des Triviums und Quatriviums zum Vorschein; sie wurde in das Focke-Museum übergeführt und dort eingebaut. Ebendorthin gelangte ein im Untergrund des Hauses entdeckter höchst wertvoller Bronzefund, ein romanischer Leuchterfuß von 1180–1200 mit Drachenmotiven von großer Schönheit. Der romanische Leuchterfuß ist noch vorhanden. Auch die hölzerne Renaissancedecke ist erhalten geblieben, hat jedoch durch das Auslagern Schaden erlitten.

Nicht unerwähnt bleiben kann hier die Böttcherstraße, die vor ihrer phantasievollen Umwandlung durch Ludwig Roselius 1926/28, mit ihrer einspurigen Schmalheit, ihrer altertümlichen sowohl kleinbürgerlichen wie großbürgerlichen Bebauung und den fünf malerischen Schwibbögen einen sehr anheimelnden und durchaus noch spätmittelalterlich anmutenden Eindruck machte.

Glücklicherweise blieb das wertvollste Bauwerk dieser engen Gasse, das aus dem frühen 16. Jahrhundert stammende hochgiebelige Haus der Ratsfamilie Esich erhalten, um als „Roseliushaus" (Abb. IX 6) fortan musealen Zwecken zu dienen.

Wenig später verschwand das malerische Idyll

[12]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 159.



Abb. IX 6 Roselius-Haus, Böttcherstraße 4/6

der Hasenpforte, eines der heimlichsten und freundlichsten Hofgäßchen am Rande des Steffensviertels, in der Jakobistraße unweit der Hankenstraße gelegen. War man etwa im Sommer durch die düstere Hofeinfahrt getreten, dann ruhte das Auge mit Entzücken auf der besonnten Südseite einer kleinbürgerlichen, guterhaltenen Häuserzeile, deren Gegenüber aus einer gleichlangen Reihe von freundlichen Kleinstgärten mit Rosen, Türkenbohnen und Birnbäumen bestand. Das Ganze war ein Leberecht-Hühnchen-Idyll.

4. Die Altbauverluste des zweiten Weltkrieges

Mit dem Beginn des zweiten Weltkrieges im September 1939 und mit den in den folgenden Jahren auf uns niederbrechenden Luftkriegkatastrophen, die unter den uns noch verbliebenen Baudenkmälern Zerstörungen von ungeheuerlichem Umfang angerichtet haben, ergaben sich in denkmalpflegerischer Hinsicht, verglichen mit den voraufgegangenen Verhältnissen, Situationen und Probleme von einer derartigen Andersartigkeit, daß sie hier anschließend in einem besonderen Kapitel behandelt werden müssen.
Bevor wir aber näher darauf eingehen, sei darauf hingewiesen, daß, wie die obigen Darlegungen vor Augen führen, die Abgänge an wertvollem altem Baugut in den vier zumeist friedlichen Jahrzehnten seit 1900 auch recht beträchtliche waren. Ja, es würde die Anzahl der Abbrüche von bau- und kunstgeschichtlich wichtigen Häusern in der vom Wall umhegten Innenstadt, wenn wir noch zwei bis drei Jahrzehnte vor 1900 mit hinzunähmen, nummernmäßig etwa die erschreckend hohen Verlustziffern der Luftkriegsära erreichen. Gleichwohl sind die betreffenden Luftkriegsschäden beim Anlegen eines Qualitätsmaßstabes als wesentlich schwerwiegender anzusehen, denn wahl- und regellos, das Allerbeste nicht verschonend, fielen die Spreng- und Brandbomben aus jener Sphäre herab, die wir „Himmel" zu nennen pflegen, und die in dieser Schreckenszeit oft genug zu einer Hölle für uns wurde; indessen bei den früheren friedlichen Zerstörungen die baulichen Höchstleistungen zumeist erhalten blieben.
Unter der leidvollen Hinterlassenschaft des Luftkrieges sind die Teilbeschädigungen verschiedenen Grades im allgemeinen häufiger als die totalen Zerstörungen, sofern es sich um größere Bauwerke von massiver Bauart handelt, indessen enggebaute altstädtische Wohngebiete meist ganz in Schutt und Asche gesunken sind. Dadurch ist im Erscheinungsbild unserer heimgesuchten Städte und so auch in Bremen ein baulicher Sachbegriff vordergründig geworden, der dem gepflegten Stadtbild früherer Jahre so gut wie fremd war, nämlich die Ruine.
Die Ruine eines Baudenkmals berührt unser Empfinden nicht nur stärkstens wegen ihres quälenden Wundseins an sich, sondern sie stellt uns darüber hinaus in denkmalpflegerischer Hinsicht vor Aufgaben von einem bis dahin unbekannten Ausmaß an historischer und städtebaulicher Verantwortung.

Die Veränderungen in der Stadtsilhouette

Die Luftkriegsverluste haben, was in früheren Jahrzehnten oder Jahrhunderten jeweils auch nur in geringerem Umfang der Fall gewesen ist, da Bremen vorher nie eine größere Zerstörungskatastrophe erlitten hat, dem aus der Distanz betrachteten Stadtbild, der Stadtsilhouette, Ausfälle von bedeutenden Akzenten in einem erschreckend großen Umfang gebracht. Hier ist vor allem der Schwund der schlanken Turmpyramiden der Liebfrauen-[13]) und Martinikirche[14]) sowie des besonders reizvoll profilierten 100 m hohen Turmhelms von St. Ansgarii[15]) (Abb. IX 7) zu nennen. Damit sind aus der sechszinkigen mittelalterlichen Stadtkrone Bremens drei edle Zacken ausgebrochen worden, ein Unglück, das dadurch freilich wesentlich gemildert wird, daß bei der



Abb. IX 7 Ansgariikirche

[13]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 63.
[14]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 78.
[15]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 74.

Martini- und Liebfrauenkirche, wo die massiven Turmstümpfe glücklicherweise erhalten geblieben sind, die Wiederherstellung der hohen Turmpyramiden in hoffentlich nicht allzu ferner Zeit möglich sein wird.

Städte, die an einem größeren Strom gelegen sind – man denke etwa an Köln, Frankfurt, Passau, Wien und Dresden, genießen den Vorzug der geschlossenen Anschau an der Uferlinie, die das Wesen ihrer städtebaulichen Eigenart und Schönheit als eine ganzheitliche Vision zu erfassen gestattet, ein Vorzug, der flußlosen „Land"-Städten der Ebene, wie Hannover, Braunschweig und Hildesheim, nicht in dem Maße zu eigen ist. Die altstädtische Stromfassade Bremens, die uns auf der genannten Stadtansicht von Jürgen Landwehr aus dem Jahre 1620 noch von so großartiger baulicher Geschlossenheit erscheint, hatte bereits im 18. Jahrhundert dadurch eine gewisse Minderung erfahren, daß infolge der Versandung der Weser seegehende Schiffe den hanseschen Hafen unserer Stadt, die Schlachte, nicht mehr erreichen konnten, was fortan das in bildlicher Hinsicht so herrliche Zusammengehen von hochragenden und vielfältig getakelten Schiffsmasten mit den spitzen Giebeln der Handels- und Packhäuser am altstädtischen Weserbollwerk erheblich reduzierte. Nach der Durchführung der Weserkorrektion und der großzügigen Anlage der stadtbremischen Häfen auf dem Gelände der ehemaligen Stephanikirchenweide in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verfiel die Weserfassade in funktioneller Hinsicht der historischen Erstarrung; der lebhafte Leichter- und Kleinschiffsverkehr, der noch um 1850 bis 1860 dem Uferbild zwischen Aschenburg und Martinikirche, wenn auch nur noch in bescheidenen Formen, die betriebsame Note eines überseeischen Umschlagplatzes zu geben vermocht hatte, verschwand nunmehr völlig (Abb. IX 8); die alten Kaufmannshäuser wurden zu Kontorhäusern umgewandelt oder umgebaut, indessen die imponierende Front der Packhäuser zwischen Kornhaus und Wichelnburg in betriebsmäßiger Hinsicht sozusagen kehrtmachte, indem sie das herkömmliche Ein- und Ausladen der Güter vom Wasser her einstellte und sich fortan ausschließlich von der Landseite, vom Geeren und der Großenstraße aus bedienen ließ.

Während nun nach 1900 an der Schlachte die bis dahin noch leidlich erhalten gebliebene Aufreihung von hohen Giebelhäusern durch breitgelagerte Reedereigebäude und sonstige moderne Bauten von aufdringlicher Repräsentationspracht unterbrochen wurde, blieb die Front der schlichten Packhäuser zwischen Kornhaus und Wichelnburg besser bewahrt und bot vom Westerdeich aus, besonders wenn nachmittaglicher Sonnenschein das Ziegelrot der hochragenden Giebelbauten warm aufleuchten ließ, einen sehr eindrucksvollen Anblick, einen Aspekt, dessen Schönheit auf der immer noch großartigen Einheitlichkeit dieser Uferbebauung beruhte und der zugleich als historisches Erinnerungsbild stärker als an irgendeiner anderen Stelle Bremens das Wesen einer alten Hansestadt baulich in Erscheinung treten ließ[16]).

Die völlige Zerstörung dieses großzügigen Teiles der Weserstromfassade ist eine besonders schmerzliche Lücke im bremischen Stadtbild, ein Verlust freilich von mehr städtebaulicher als denkmalpflegerischer Art, denn von all den vernichteten Packhäusern stand allein das alte Kornhaus[17]) (Abb. IX 9) von 1594 als eines der hervorragendsten Beispiele der Weserrenaissance unter erhöhtem Denkmalschutz, indessen die übrigen Speicherbauten fast sämtlich dem 19. Jahrhundert angehörten und nur wegen ihrer überlieferungstreuen Gesamterscheinung einen gewissen Denkmalwert beanspruchen konnten. In städtebaulicher Hinsicht ist das hier einst vorhanden Gewesene wegen seiner ausdrucksstarken Gestaltung schlechthin und wegen seines spezi-

[16]) Siehe unter XI h.
[17]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 145.



Abb. IX 8 Blick auf die Schlachte



Abb. IX 9 Das Kornhaus

fisch bremischen Gesichtes als ein verpflichtendes Vermächtnis zu betrachten, wobei nicht einer kopierenden Wiederherstellung dieser herrlichen Stromuferfassade das Wort geredet werden soll, sondern einer wurzelechten Erneuerung aus dem Geiste unserer Zeit.

Das gleiche gilt auch von der Teerhofinsel[18]), dieser riesenhaft kompakten, hochgiebeligen Kaufmannsburg, die von der Altstadt aus gesehen mit der männlichen Wucht ihrer schlichtgroßen Packhausgewände das an dieser Stelle etwas schwächliche Bautum der Neustadt verdeckte und die im nordöstlichen Blickfeld des Westerdeiches den hochragenden türmereichen Aspekt der Altstadt im Vorder- und Mittelgrund kraftvoll unterstrich. Der Untergang des Teerhofs ist die andere große Lücke im Strombild unserer Stadt, ein beklagenswerter Verlust mit Bezug auf Städtebau und Tradition, für dessen bauliche Wiederherstellung das oben Gesagte gleichfalls gelten möge.

Das Kerngebiet der Altstadt

Im Kerngebiet der bremischen Altstadt ist das trotz 300 Luftangriffen in den wesentlichsten Teilen erhalten gebliebene Marktbild (Abb. IX 10 und 11) mit Rathaus, Roland, Dom, Liebfrauenkirche und Schüttingfassade ein Geschenk des Schicksals, wie es von gleicher Glückhaftigkeit und Unermeßlichkeit des geschichtlichen und städtebaulichen Architekturwertes keiner anderen gleich großen und gleich alten Stadt in Westdeutschland beschieden worden ist. Nachdem inzwischen das ausgebrannte Schüttinggebäude in alter Schönheit wiederhergestellt worden ist und durch die neuerliche Eindeckung mit Sollinger Sandsteinplatten anstatt des früheren Kupfers sogar noch an Reiz gewonnen hat, nachdem ferner der zerbombte marktseitige Gebäudeteil der Rudolf Jacobsschen Ratsstuben in gleicher Art neu erstellt wurde und auch das erheblich beschädigte Rolandhaus bei seiner Wiederherstellung eine erfreuliche Veränderung erfahren hat, ist unter den an diesem höchst ausdrucksvollen Platz noch durchzuführenden Restaurierungsaufgaben bei weitem die bedeutsamste die bauliche Neugestaltung der Börsenseite nach Beseitigung der Börsenruine.

Der unabschätzbare historische Wertbesitz der um den Markt herum gelegenen und nur kaum oder mäßig beschädigten Altbauten beruht ebensowohl auf der kunstgeschichtlichen Bedeutung der einzelnen Bauwerke, wie letztlich auf dem gebliebenen Zusammenhang ihrer alten städtebaulichen Gruppierung, auf der symphonischen Größe des Gesamteindrucks, ferner auf ihrer aus idealen und realen Motiven erwachsenen Vergesellschaftung überhaupt und auf ihrer schicksalsverbundenen Gemeinschaft. Mag auch der moderne Verkehr großenteils gedankenlos diese Zone der Ehrfurcht durchfluten, so gibt es doch zwischendurch nicht selten erlebnishafte Augenblicke, da der einzelne von der geschichtlichen Eindrucksgewalt und zeitlosen Schönheit des Marktbildes stärkstens angesprochen wird, besonders wenn vom Domturm herab die von Gerd Klinghe 1433 gegossene Glocke St. Maria Gloriosa heute sowie vor 500 Jahren den Marktraum mit dem wundersamen Klang ihrer tiefen Erzstimme erfüllt.

Den vereinzelt gelegenen und von neuzeitlichem Bautum eingekreisten Altbauten geht es fast so wie kleineren Kirchengemeinden in der Diaspora; sie wirken mehr in sich und für sich als nach außen. In der geschäftlichen Haupt- und Längsachse von der Obernstraße bis zur Faulenstraße, deren Häuserzeilen großenteils zerstört worden sind, ist der Schwund der wenigen dort noch vorhanden gewesenen Altbauten kaum bemerkbar. Um so tragischer ist die Vernichtung der Ansgariikirche, deren Turm am 2. September 1944 niederbrechend das gesamte Kirchenschiff zerschmetterte, dessen mit dem Holz vom Dachstuhl und den Emporen gemischte Steintrümmer dann bald danach von dem Feuersturm des großen Luftangriffs am 6. Oktober 1944 durchglüht und zermürbt wurden. Nach der inzwischen erfolgten Aufräumung des riesigen Schutthügels halten die teil-

[18]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 418 bis 421.



Abb. IX 10 Marktplatz mit Rathaus und Dom



Abb. IX 11 Marktplatz mit Schütting

weise stehengebliebenen Gewände des Ostchors und der Zütphenkapelle die Hoffnung auf eine Teilwiederherstellung dieses schönen alten Gotteshauses vorerst noch lebendig. Möchten doch die kirchlichen Interessen und städtebaulicher Gestaltungswille sich bald in diesem Sinne zu einer guten Lösung zusammenfinden, ehe die Ruinen völlig vermorscht sind.

Die zu zwei Drittel erfolgte Zerstörung des Gewerbehauses zu Füßen dieses Kirchengebäudes, des ehemaligen Krameramtshauses[19]) (Abb. IX 12) von 1618, mit seiner reichskulptierten



Abb. IX 12 Das Gewerbehaus

zweigiebeligen Sandsteinfassade, ist der andere verhängnisvolle Schritt zur völligen Verarmung dieses Altstadtteils. Ähnlich wie am Markt hatten am Ansgariikirchenplatz die Westfront des alten Kirchenbaus mit dem unvergleichlich stolzen Hochschwung des herrlichen Turms und die dem Rathaus verwandte Spätrenaissancepracht der Gewerbehausfassade in einem städtebaulichen Gruppierungs- und Milieuverhältnis zueinander gestanden, wo ein Bauwerk die Schönheitswerte des anderen hob und ergänzte, und wo noch eine historische Atmosphäre war, deren Erlebnisgewalt sich niemand entziehen konnte. Möchte doch bei der Wiederherstellung des einen wie des anderen Baudenkmals – die Erneuerung des Gewerbehauses ist bereits weitgehend gefördert worden – auf die Wahrung des gruppenhaften Zusammenhanges hier ein besonderer Wert gelegt werden, da, auf lange Sicht betrachtet, sich nur die historische Gebäudegruppe im baulichen „Stoffwechsel" einer Großstadt behaupten und in stadtplanerischer Hinsicht eine Berücksichtigung beanspruchen kann.

[19]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 142.
[20]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 172.

In der Langenstraße, in der nach obiger Darlegung die alte renaissancehafte Giebelherrlichkeit durch Um- und Neubauten bereits manche unliebsame Unterbrechungen erfahren hatte, wo aber gleichwohl das Wesen einer Straße des hansischen Handels an dem verbliebenen älteren Bautum noch zu spüren war, tritt infolge der besonders schmerzlichen Luftkriegsverluste die gleiche Frage wiederum an uns heran.

Obenan in dieser Verlustliste steht in der Langenstraße das durch den Volltreffer einer Sprengbombe total vernichtete Essighaus[20])



Abb. IX 13 Das Essighaus

(Abb. IX 13), dieses Juwel unter den bremischen Patrizierhäusern aus der Beginnzeit des Dreißigjährigen Krieges, dessen vielbewunderte schmale und hochgiebelige Sandsteinfassade mit all dem Zauberwerk ihrer zartgliedrigen Glyptik wie ein ornamentaler Hymnus zum Himmel stieg. Kornhaus und Waage (Abb. IX 14), diese beiden



Abb. IX 14 Die Stadtwaage

Hauptvertreter der bremischen Hochrenaissance, haben durch Feuereinwirkung schwere Schäden erlitten, die bei dem einen Bauwerk 80 Prozent, bei dem anderen 40 Prozent der äußeren Substanz ausgetilgt haben.

Noch ist zu melden der Schwund des renaissancehaften, zum Teil umgebauten Patrizierhauses von Jaeger & Eggers, Langenstr. 121[21]) mit seiner fast ausschweifend üppigen Rokokoutlucht, ferner des gleichfalls renovierten Spätrenaissancehauses von Casten & Suhling, mit seiner etwas derb-kräftigen Ornamentik der Sandsteingliederungen, unweit des Essighauses gelegen.

Sodann stehen auf der Verlustliste die in den unteren Stockwerken bereits umgebauten, jedoch oben noch mit prächtigen barocken Staffelgiebeln geschmückt gewesenen Häuser Langenstr. 30[22]), 31, 32, 46, 118 und 124[23]). Bei den beiden zuletztgenannten Häusern waren die Staffelstufen außen mit Fruchtwerk, Weinlaub und Trauben sowie mit Delphinmotiven ausgesetzt.

Sonderlich schade ist es um das alte Packhaus Langenstraße 78, das mit seinem hohl eingeschwungenen Giebel, den große mit Festons geschmückte Vasen zierten, und dem kräftigen Wellenbandmuster über den Fensterstürzen ein vorzügliches Beispiel des Zopfstils war.

Ausgebrannt ist auch das Haus Langenstraße 70[24]), dem kurz vor 1900 die prächtige Spätbarockfassade des damals abgebrochenen Hauses Martinistraße 11 vorgesetzt war. Nach dem Krieg ist diese kostbare Werksteinfront, als ihre vorsichtige Demontierung von der Baudenkmalpflege bereits eingeleitet war, während eines Sturmes in der oberen Hälfte eingestürzt.

Unversehrt geblieben ist in der Langenstraße allein das im Ohrmuschelstil von 1620 reich dekorierte, jedoch in der frontalen Backsteinsubstanz erneuerte stattliche Giebelhaus Langenstraße 112[25]) von Suding & Soeken, ehedem dem Schottherrn Henrich Focke (gest. 1802) gehörend, das in seinem Innern noch heute einen köstlichen Schatz birgt, nämlich eine guterhaltene altbremische Kaufmannsdiele[26]) mit prachtvollem barockem Holzschnitzwerk an den Treppen und Galerien, der einzigen alten Schmuckdiele, die sich noch an Ort und Stelle befindet. Dieses mit Farben und sonstigen höchst brennbaren Materialien angefüllte Geschäftshaus ist nicht durch Zufall, sondern letztlich infolge der tatkräftigen Umsicht und der heldenmütigen Luftschutzbemühungen seines Besitzers Suding und seiner tapferen Belegschaft erhalten geblieben.

Die Bilanz des Luftkrieges ergibt also für die Langenstraße und für das Stichjahr 1951 das erschütternde Ergebnis, daß von der älteren, bereits stark gelichteten und uneinheitlich gewordenen Bebauung dieses „langen" Straßenzuges nur noch ein einziges repräsentatives Altbauwerk in völlig erhaltenem Zustand vorhanden ist. Von den ruinös gewordenen Altbauten kommen in denkmalpflegerischer Hinsicht nur die Waage, das Kornhaus und das Essighaus wegen ihrer überragenden Architekturwerte für eine Wiederherstellung in Frage. Bei der Waage, deren äußeres Mauerwerk mit Einschluß der schmuckhaften Straßenfront zum größeren Teil noch vorhanden ist, ist die Frage der Restaurierung eine gebieterische Forderung der Pietät; bei dem Kornhaus und dem Essighaus hingegen, deren Bausubstanzen bis zu 80 und 90 Prozent verschwunden sind, geht das Problem des etwaigen Wiederaufbaus, obwohl ein großer Teil der skulptierten Sandsteingliederungen aus dem Trümmerschutt sorgfältig herausgelesen worden ist, hart an die Grenze des in denkmalpflegerischer Hinsicht Möglichen und Verantwortbaren heran (siehe Artikel XIV).

Aber gesetzt den Fall, daß es gelänge, dieser

[21]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 201.
[22]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 180.
[23]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 169.
[24]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 192 und 198.
[25]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 179.
[26]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 187.

Schwierigkeiten Herr zu werden, was zum Ausgleich so vieler unwiderruflicher Altbauverluste dringlichst zu wünschen wäre, dann würden sich künftig diese vier prominenten Renaissancebauten als die alleinigen architektonischen Traditionsträger und historischen Gedächtnisstützen auf die neu erstehende und planerischen Veränderungen unterliegende Langenstraße vom Markt bis zum Beginn des Geeren verteilen. Wohl ist bei der Waage und dem Essighaus, die zwar nicht Schulter an Schulter aber nur wenige Häuserbreiten auseinanderliegen, die Nachbarschaft noch ausreichend genug, um zusammen mit dem in Sicht stehenden gotischen Schüttinggiebel und dem vom Markt in diesen Straßenmund strömenden historischen Fluidum eine geschichtlich und städtebaulich koordinierte Stimmung zu erzeugen; das Haus von Suding & Soeken, Langenstraße 112, und das Kornhaus werden jedoch künftig inmitten neuzeitlichen Bautums ganz vereinsamt stehen, ohne



Abb. IX 15 Figur des Jacobus

örtliche Beziehungen untereinander, als die letzten Zeugen der Langenstraße, wie sie einmal war. Aufgabe einer guten Stadtbauleitung muß es sein, diesen beiden alten Königen der Architektur ringsum einen baulichen Hofstaat zuzugesellen, der voller Rücksichtnahme und Ehrfurcht, aber gleichwohl ohne historisierende Hörigkeit ist.

Am Jakobikirchhof ist der in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts vom Architekten L. Loschen zur Jacobihalle[27]), einer Gastwirtschaft, umgebaute frühgotische Chor der Jakobikirche ebenfalls ein Opfer des Krieges geworden, ebenso der auf dem Jakobikirchhof stehende alte Brunnen mit der Figur des Apostels Jacobus (Abb. IX 15).

[27]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 319 und 320.
[28]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 78.

Im Martiniviertel wiegen die Kriegsverluste fast noch schwerer, da hier, insbesondere an der Martinistraße, die ältere Bebauung noch von einer imponierenden Geschlossenheit war, wie kaum sonst in der Altstadt. Vor allem tragisch aber ist das Schicksal der im Kriege ausgebrannten Martinikirche[28]), deren nach dem Krieg noch vorhandenen, wenn auch durch Feuer beschädigten Giebel und Gewölbe wohl zu retten gewesen wären, wenn in den Nachkriegsnotjahren die Möglichkeit bestanden hätte, das Kirchenschiff durch ein Notdach zu schützen. Inzwischen ist der größere Teil der durch Regen und Frost zermürbten Gewölbe eingestürzt. Der Rest wurde mittlerweile durch Torkretierung vor weiterem Verfall geschützt. Erfreulicherweise ist der Turm kürzlich mit einer verkürzten Spitzhaube versehen worden, die hoffentlich in nicht allzu ferner Zeit durch eine Spitzpyramide in der alten Höhe ersetzt werden wird.

Unter dem Übermaß an denkmalpflegerischen Aufgaben, die dieser furchtbare Krieg uns aufgebürdet hat, ist die Erneuerung der Martinikirche die vordringlichste Verpflichtung. Dies gilt auch in städtebaulicher Hinsicht, denn in dem Aspekt der altstädtischen Weserfassade stellt das Bild dieser Kirche den wichtigsten Wertfaktor dar. Diese sonderlich raumschöne, spätgotische Hallenkirche mit dem lichtdurchfluteten, polygonalen Chor erfreute durch den organisch gewachsenen Eindruck der sich an sie anschmiegenden An- und Nebenbauten: des renaissanceförmigen Neanderhauses südlich vom Chor und des schlicht barocken Küsterhauses auf der Nordseite. Der kleine Garten der Kirche über dem Weserstrom, wo uralter Efeu an dem warmroten Barocksteingewände haftete und ein betagter Maulbeerbaum die breite Bollwerkmauer beschattete, atmete, als er noch gepflegt war, den unnennbar lieblichen Zauber eines mittelalterlichen „hortus conclusus", eines „beschlossenen Gartens", wo man im Geiste die Mutter Gottes unter Rosengebüsch sitzend sehen möchte, während das Christuskind zu ihren Füßen spielt.

Von den zerstörten Altbauten an der Martinistraße verdienen hier die ansehnlichen Giebelhäuser Nr. 7, 17 und 18 (Abb. IX 16) genannt zu werden. Ersteres wies einen steilen barocken Perückengiebel auf, der oben mit einem großen mit Fruchtwerk gefüllten Segmentbogen bekrönt war. Es wäre in denkmalpflegerischer Hinsicht sinnlos, wollte man alle restauratorischen Bemühungen allein auf die Martinikirche konzentrieren, ohne den zugeordneten Begriff des Kirchhofs in planerischer und städtebaulicher Hinsicht dabei mit zu berücksichtigen. Altbauten vom Range einer mittelalterlichen Kirche wie die Martinikirche sind, so wie der Pol eines Magneten von einem Kraftfeld umgeben ist, von einer Hoheitszone umzirkt, wo keine baulichen Willkürlichkeiten und Maßlosigkeiten sich breitmachen dürfen. Auch auf diesen sozusagen bauethischen Ausstrahlungen, nicht allein auf der Qualität der sichtbaren



Abb. IX 16 Martinistraße 17 und 18

Kunstformen, beruht der Idealwert eines alten Baudenkmals.

Am Eingang zum Tieferviertel ist leider die gerade an diesem Blickpunkt besonders eindrucksvoll wirkende Giebelhausreihe Balgebrückstraße 1 bis 4 (Abb. IX 17) dem Luftkrieg zum Opfer gefallen. Die wie Orgelpfeifen abgestuften Häuser waren verputzt, z. T. vier-, drei- und zweigeschossig und oben mit Giebelvasen und Kugeln verziert. Haus Nr. 2 hatte einen rundbogigen Eingang mit barocken Wappenkartuschen und geradem Türsturz mit der Inschrift:

GEB GOTT DIE EHR VOR ALLEN DINGEN, SOLL ALLES WOL GELINGEN.

Das zum Packhaus umgebaute Haus Nr. 5 stach durch seine rote Ziegelfassade ab; schöne Barockvasen am Giebelfuß zeugten von seiner besseren Vergangenheit.

Trauriger noch ist der Verlust der sechs stattlichen Giebelhäuser, die am Stavendamm 3 bis 8 (Abb. IX 18) eine Fassadenfront von prachtvoller Einheitlichkeit bildeten. Bei Nr. 3 und 4 waren die Giebel mit viereckigen Ziervasen im Zopfstil bekrönt. Das großzügige Traditionsbild an diesem kleinen Marktplatz, vielleicht dem uralten Platz am Tie, ist damit ausgelöscht worden.

Während das altertümliche Schnoorviertel leidlich verschont geblieben ist, muß die Zerstö-



Abb. IX 17 Balgebrückstraße 1—4



Abb. IX 18 Stavendamm 3—8

rung des eigenartig dekorierten Renaissancehauses Ostertorstraße 36 beklagt werden (Abb. IX 19). Die Leibungen des rundbogigen Eingangs zeigten in zierlicher Steinmetzarbeit eine reiche plastische Ausschmückung mit kriegerischen Emblemen wie Trommeln, Pfeifen, Fahnen, Schwertern, Lanzen und Flinten. Das Amt der Kleinschmiede, Schlosser, Harnischmacher und Schwertfeger hatte hier ehedem sein Domizil, und im 18. Jahrhundert war der berühmte Kunstschlosser Rabba dort ansässig.



Abb. IX 19 Ostertorstraße 36/37

Ähnlich ist die Situation am Schüsselkorb, wo die ausgebrannte jedoch in ihrem Mauerwerk noch verhältnismäßig gut erhaltene Chorruine der alten Klosterkirche St. Katharinen durch die dort vorgesehene Straßenverbreiterung in ihrem Bestande bedroht ist. Von dem zugehörigen Kloster sind ein Teil des Kreuzganges und das Refektorium, spätgotische Architekturteile von einer für Bremen einzigartigen Raumschönheit, die von dem neueren Gebäude der Realschule an der Sögestraße schützend umbaut gewesen waren, glücklicherweise bewahrt geblieben, indessen die Schule dem Untergang verfiel. Die von dem alten Kloster, das im 17. und 18. Jahrhundert dem Gymnasium Illustre als Unterkunft gedient hatte, verbliebene Bausubstanz ist immerhin so beträchtlich, daß von seiten der Denkmalpflege, um die unerwünschte Isolierung des einen wie des anderen Bauteils zu vermeiden, die Erhaltung des ganzen Komplexes gefordert werden muß. In das ganz neuzeitlich bebaute und profanierte Geschäftsquartier zwischen Sögestraße und Schüsselkorb durch schonsame Verwendung und Einfügung dieser sakralen Baureste aus dem Mittelalter eine Note der Rückbesinnung und des feierlichen Ernstes zu bringen, ist eine städtebauliche Aufgabe von nicht geringem Reiz.

Unter den Bauverlusten Am Wall ist der Schwund des von Groeningschen Hauses Nr. 113 am empfindlichsten. Das im Jahre 1833 von dem bedeutenden spätklassizistischen Architekten Jacob Ephraim Polzin erbaute dreiachsige und dreigeschossige Haus, das vollendetste Ar-

chitekturbeispiel dieser Art, bestach durch seine edle, klar durchdachte Formgebung: unten ein schlichtes Wohngeschoß, darüber ein Repräsentationsgeschoß mit reicher profilierten höheren Fenstern und schönen gußeisernen Gittern vor den Scheinbalkonen, und schließlich ein Mezzaningeschoß mit quadratischen Fensteröffnungen für Schlaf-, Gast- und Dienerzimmer; das Ganze durch die betonte Würde des aufgetreppten Mitteleingangs achsial symmetrisiert.

Die Zerstörung des alten Stephaniviertels

Der nun folgende Gang durch die Steffensstadt ist eine trostlose Ruinenwanderung. Es sträubt sich die Feder beim Niederschreiben der furchtbaren Tatsache, daß in diesem an älteren Bauwerken und idyllischen Winkeln trotz mancher voraufgegangenen Abgänge noch keineswegs verarmten Altstadtbezirk nur ein historisches Bauwerk unbeschädigt übriggeblieben ist, nämlich das aus der Zopfzeit stammende Haus der Drogerie Zinke in der Faulenstraße, ein gutes, wenn auch nicht überragendes Beispiel dieser Stilperiode.

Die ausgebrannte Stephanikirche[29]) hat den größten Teil ihrer Gewölbe eingebüßt; der dem 13. Jahrhundert angehörende Ostgiebel mit seiner großzügigen Blendenbildung steht in sturmgefährdeter Isoliertheit, während die doppeltürmige Westfront zum Glück erhalten geblieben ist (siehe unter XI h). Dank der beispielhaften bewundernswerten Rührigkeit der Kirchengemeinde sind inzwischen bereits eine riesige Klaffwunde im südlichen Spitzturm ausgeheilt und das nördliche Seitenschiff wieder für kirchliche Benutzung mit erfreulicher Ausgestaltung hergerichtet worden. Von der oberen Weserbrücke, vom Molenkopf des Teerhofes und vom Westerdeich bietet die z. Z. in einer seltsam grandiosen Vereinsamung liegende Steffenskirche mit ihrem hohen Spitzturm trotz ihrer Ruinenhaftigkeit einen Anblick von geradezu monumentaler Großartigkeit. Die Erneuerung der zuletzt sehr unerfreulich gewesenen Umbauung des Stephanikirchhofs in besserer Art ist eine des Schweißes der Edlen werte Bauaufgabe.

Die Luftkriegstragödie des Steffensviertels betrifft nicht allein die Vernichtung einer großen Zahl von qualitätvollen und ortsgeschichtlich bedeutsamen Baudenkmälern, sondern den Untergang eines im großen und ganzen noch recht altertümlichen Stadtteils. Das sogenannte „Krumme Viertel" mit der Großen und Kleinen Krummenstraße, der Stephanitorswallstraße und den zugehörigen Gängen, bot, soweit es nicht bereits durch den neuen Brückenbau 1938 bis 39 beseitigt worden war, mit seinen einstöckigen und vielfach noch in Fachwerk errichteten Häusern, die zumeist aus dem 17. und 18.

[29]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 69.



Abb. IX 20 Amtsfischerhaus, Großenstraße 77

Jahrhundert stammten, noch ganz das geschlossene kleinstädtische und kleinbürgerliche Milieubild einer aus uralten Anfängen allmählich gewachsenen Siedlung. Überall gab es genug idyllische Winkel, verborgene Hofgärtchen mit hohen Birnbäumen, Efeu und Rankrosen, sodann seltsame Überschneidungen von schiefen Giebeln und dazwischen Häuschen von manchmal kajütenhafter Kleinheit.

Das 1938 in der Kleinen Krummenstraße abgebrochene kleinste Haus Bremens hatte eine Außenbreite von 2,20 m, eine Stockwerkshöhe von 1,80 und bedeckte 16 qm Grundfläche.

An erster Stelle ist das völlig zerstörte Armenhaus an der Großenstraße 94 anzuführen, das seit 1903 Altenheim genannt wurde und von 1914 an dem Focke-Museum zur Unterkunft gedient hat. Es wird in Artikel XI e eingehender behandelt.

Trotz des Vorwiegens der kleinbürgerlichen Bebauung in der Steffensstadt gab es doch auch hier Wohnhäuser von sehr beachtlicher baukünstlerischer Ausstattung; so z. B. das zweigeschossige Barockhaus Stephanitorswallstr. 23,

dessen saubere Sandsteinfassade mit Rocaillemotiven und Verkröpfungen über den Fensterstürzen sowie mit einer ebenso ausgestatteten Utlucht verziert war. Besonders reizvoll war die mit seitlich ausschwingenden Bänken versehene beischlagartige Treppenanlage.
Ähnlich, aber stattlicher in den Ausmaßen und wesentlich reicher ausgestaltet, präsentierte sich das Haus Großenstraße 13, Ecke Diepenau, ein aus dem 16. Jahrhundert stammender fünfachsiger Ziegelbau, dessen Unter- und Obergeschoß eine lebhaft gegliederte und feindetaillierte Sandsteinverkleidung vorgeblendet war. Nicht übersehen werden darf in dieser Erinnerungsliste das in der gleichen Straße gelegene „Amtsfischerhaus" (Abb. IX 20), ein eingeschossiges Giebelhaus von 1600, bei dem sich die jüngeren barockisierenden Sandsteinzutaten trefflich von dem rötlichen Backsteingewände abhoben.
In dem Quartier zwischen Faulenstraße und Neuenstraße verdient das Haus Rosenstraße 13 (Abb. IX 21), ehemals das Heim der Nachtwächter-Brüderschaftstotenlade, im Gedächtnis festgehalten zu werden. Das dreigeschossige und dreiachsige Giebelhaus zeigte im Unterwie im Obergeschoß über den elegant geschwungenen Fensterstürzen und auf den steinernen Fensterrahmen einen skulptierten Rokokoschmuck von erlesener Schönheit.
Damit wollen wir Abschied nehmen von dem alten Steffensviertel, dessen ausgetilgtes altertümliches Stadtbild mit all seinen vielen geschichtlichen Wahrzeichen, Schönheiten und Heimlichkeiten nunmehr nur noch in der Erinnerung weiterlebt, einer Erinnerung, deren einzige Stützen, das Wort und das Bild, selber der Vergänglichkeit ausgesetzt sind.



Abb. IX 21 Rosenstraße 13

Die Luftkriegszerstörungen in der alten Neustadt

Die Luftkriegstragödie der Neustadt erschüttert uns nicht minder als in der Steffensstadt durch die furchtbare Totalität der Verluste an älterem Baugut; ja, diese Tragödie ist eigentlich noch viel grausamer, da das Steffensviertel doch nur ein Teil der an anderen Stellen besser konserviert gebliebenen Altstadt ist, während in der Neustadt das gesamte Areal innerhalb der Wälle mit Bezug auf die historischen Architekturen zu einer „Wüsten Stätte" geworden ist, eine Bezeichnung, die – welche Ironie des Schicksals – als Lokalbenennung im Schnoor herkömmlich an einer Stelle haftet, die von den Bomben verschont worden ist. Diese sozusagen ideologische Ironie erfährt auf die seltsamste Art ihre symbolhafte Bestätigung, wenn wir an der „Herrlichkeit", die topographisch der Neustadt zugehört, das dort noch stehende, mit einer ansprechenden Pilasterfassade und einem verkröpften Gesims versehene Barock-



Abb. IX 22 Herrlichkeit 3

haus aus dem Anfang des 18. Jahrhunderts betrachten (Abb. IX 22), das nunmehr einzige alte Bauwerk jenseits der Weser, und die über dem mittelachsialen Fenster des Obergeschosses angebrachte Inschrift lesen: „So geht's in der Welt", deren Buchstaben wirr durcheinander purzeln und z. T. auf dem Kopf stehen – wie eine Vorahnung der kommenden Umstürze und Katastrophen.

Wandern wir von dort über die Kleine Weserbrücke durch die ihrer schönen Barockbauten beraubte Brautstraße zum Rolandbrunnen auf dem Neuen Markt[30]), dem einzigen figuralen Gebilde der jungen Schwesterstadt vom Range eines Denkmals, dann gibt die kuriose Inschrift an diesem statiösen, von einer kleinen Rolandstatue gekrönten Brunnen, der im Jahre 1737 von dem „Ersten Compagnie-Lieutenant" Hinrich Warninghausen bei der St.-Pauli-Kirche errichtet und 1899 an seine jetzige Stelle versetzt worden ist, erneut Gelegenheit, die Neustädter ob ihrer spekulativen Veranlagung zum „Zweiten Gesicht" zu bewundern, lautet doch die Inschrift:

„Steh dann ruhig Ruhlandsbild,
Steh standfest und unerschüttert
Unter Deines Kaysers Schild.
Las den Neid schon sein erbittert.
Bleibt Dich Gott und Karol hold,
Gläntst Dein Glück und Segensgold
Bis die ganze Rund zersplittert."

Fürwahr, welch tragische Erfüllung dieser gut gemeinten Wünsche! inmitten einer zertrümmerten und zersplitterten Umwelt ist der Rolandbrunnen, allerdings von Rauch geschwärzt, unversehrt stehengeblieben. Der Neustädter Bildhauer Theophil Wilhelm Freese, Bremens bedeutendster bildender Künstler im 18. Jahrhundert, der in dem genannten Haus an der „Herrlichkeit" Nr. 3 gewohnt, und der auch diesen formschönen Brunnen angefertigt hat, scheint, wenn ihm beide Inschriften zuzuschreiben sind, ein nachdenklicher und „spökenkiekerischer" Mann gewesen zu sein.

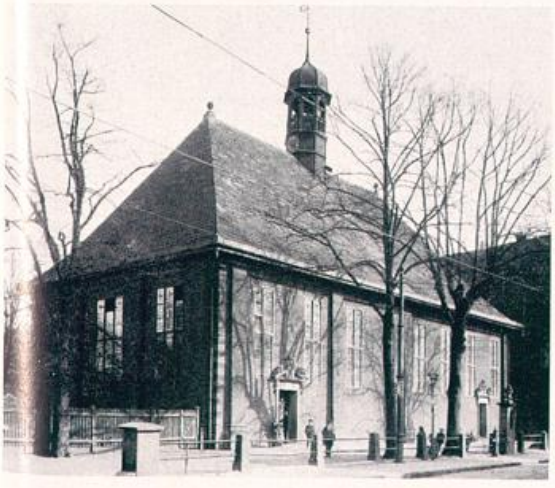


Abb. IX 23 St.-Pauli-Kirche

Von den neustädtischen Baudenkmälern war die St.-Pauli-Kirche (Abb. IX 23) von 1681 das prominenteste; eine schlichte, im Backsteinrohbau mit Lisenengliederung im Äußeren errichtete Saalkirche, deren großes Walmdach ein zierlicher Dachreiter krönte. Das Innere überraschte trotz der nicht sehr bedeutenden äußeren Abmessungen ob seines großzügigen und lichtdurchfluteten Raumeindrucks, der durch die weitgespannte flache Tonnendecke und das Fehlen von Emporen mitbestimmt war. Die zarten Rokokostukkaturen der Decke, das dichtblätterige, wappengeschmückte Barockschnitzwerk des Orgelprospektes, die mit der feingliedrigen Ornamentik des Louis-XVI.-Stils verzierte Kanzel und das in barocker und klassizistischer Weise sparsam geschnitzte Gestühl ergaben ein zwar bescheidenes, aber immerhin doch erfreulich belebtes und würdiges Ausstattungsbild, das nichts von kalvinistischer Reserviertheit an sich hatte.

Eine bauliche Merkwürdigkeit ohnegleichen in unserem Stadtgebiet stellte das Soltmannsche Haus Osterstraße 36 (Abb. IX 24) dar. Kurz vor 1900 war in der Nähe dieses Grundstücks ein eingeschossiges Fachwerkhaus von Umbauungen freigelegt worden, dessen seitlich zur Straßenachse liegende Giebelseite auf allen Holzteilen einen überaus reichen, flachgeschnitzten Spätrenaissancedekor aufwies, von einer Art, wie er in unserer Niederweserlandschaft selten, häufiger dagegen in Osnabrück anzutreffen ist. Der ungewöhnlich schöne Schmuckgiebel ist damals sorgfältig konserviert und bei dem Neubau des genannten Hauses in der Osterstraße über dem zweiten Geschoß wieder angebracht worden, wo er vorzüglich zur Geltung kam, ein Umstand, der mit der denkmalpflegerischen Inkorrektheit dieses Verfahrens wohl aussöhnen konnte. Das der Zeit um 1640 bis 1650 angehörende Fachwerkhaus war möglicherweise das älteste Gebäude der Neustadt.

Ebenfalls in die Frühzeit der Neustadt gehörte das langgestreckte Fachwerk-Traufenhaus Westerstraße 12 mit einer langen Inschrift auf dem Mittelgeschoßbalken und der Jahreszahl 1659, ursprünglich ein Gasthof mit Fuhrhaltereibetrieb, woran noch bis zuletzt der große Hof mit den Stallungen erinnerte. Die aus frommen Sprüchen und Gesangbuchversen zusammengesetzte Inschrift lautete:

„Lei(d)et, Dul(d)et unt Trage, Kein Kreutz
Dich Schreck
Bleip In Dein Stant, Erzeige Dich Keck
Ich bin getauft in Christi Bluet,
Das ist mein Schatz und höchstes Gut,
Des tröst ich mich in aller Noet
Trotz aller Teufel Höll und Toht:
Je naher wird dein Unglück sein
Je naher kommt Gottes Hülf herein.
Gott ist, der nur allein will rat
Wenn Menschenhülf ein Ende hadt."

[30]) Siehe auch „Bremen und seine Bauten 1900", S. 61, Figur 31.



Abb. IX 24 Osterstraße 36

Die Inschrift ist von Herrn Prof. Dr. Rauers in jungen Jahren aufgeschrieben und freundlicherweise von Herrn Archivamtmann Peters zur Verfügung gestellt worden.

Die stolze Reihe der an der breiten Brautstraße 18, 19, 20[31]) nebeneinander gelegenen Barockhäuser bot einen Anblick, dessen Prunkfreudigkeit sonst im Stadtbild kaum ihresgleichen hatte. Bei den Häusern 18 und 20, die eines Steinmetzen Hand verrieten, waren die Treppenwinkel mit schwelgerisch ausgebildeten Füllhornmotiven ausgefüllt, wobei die gedrehten Hörner wie grandiose, mit Blumen und Früchten gefüllte Schneckenhäuser aussahen. Bei Nr. 19 herrschten Greifenmotive vor.

Für den Typ des Perückengiebelhauses war das sogenannte Marthasheim (Abb. IX 25) an der Osterstraße 21 wohl das prägnanteste Beispiel. Die durch die Fünfachsigkeit gegebene Breite dieses Hauses brachte es mit sich, daß hier der gewaltig große Giebel fast erdrückend mächtig wirkte, und daß das wulstig schwellende Ranken- und Volutenwerk der Winkelausfüllungen von einer allzu teigigen Massigkeit war, so daß der Gesamteindruck mehr imposant als ästhetisch befriedigend war.

Hinsichtlich der milieuhaften Stimmung war das Innere des alten Heggemeierschen Hauses an der Ecke Osterstraße-Rolandstraße (Abb. IX 26) am eindrucksvollsten. Das mit der Traufe der Osterstraße zugewandte schlichte Fachwerkhaus war durch eine geräumige Diele eigentümlicherweise quer aufgeschlossen. Über der Tür schwebte innen in einer kunstvoll ausgesägten Galeriefüllung ein Putto zwischen Ranken als einziger Schmuck des von vorn und hinten gut beleuchteten Dielenraums, an dem die letzten 100 oder 200 Jahre fast spurlos vorübergegangen zu sein schienen.

Zu bedauern ist auch die Zerstörung der beiden aus der gleichen Zeit stammenden Akzisehäuser am Buntentor und Hohentor, von denen das erstere sich durch die edle Form der aus Wesersandstein hergestellten dorischen Säulen auszeichnete. Nicht weniger schade ist es um den Verlust der im Schinkelschen Formengeist gestalteten Kapelle auf dem Buntentorsfriedhof.

Das bedeutendste Bauwerk dieser Stilperiode war aber ohne Zweifel das um 1830 von dem damaligen bremischen „Bauinspektor" Stamm an der „Herrlichkeit" errichtete „Arbeitshaus", das in der Achsenrichtung der älteren, in jener Zeit noch etwas mehr weserabwärts gelegenen Weserbrücke lag, zweifellos eine beabsichtigte Einordnung, die der Großzügigkeit des Eindrucks sehr zugute gekommen ist, und, von der Altstadt aus gesehen, für das Bautum der Neustadt einen imponierenden Auftakt ergab. Die Mitte des breitgelagerten dreigeschossigen Bauwerks wurde betont durch einen fünfachsigen Risalit, der geschoßweise eine sechsfache Pilastergliederung aufwies, im Erdgeschoß mit steinernen Medaillons von Idealporträts geschmückt war und oben mit einem attischen Giebel abschloß, den die große Sitzfigur der mit einer Mauerkrone geschmückten und von Löwen flankierten „Brema" krönte. Die beiden Seitenflügel waren sechsachsig und die Fenster im gesamten Erdgeschoß rundbogig. Die künstlerische Steinmetzarbeit hatte der bremische Bildhauer Heinrich Freese angefertigt, der jedoch mit dem gleichnamigen Barockplastiker in keinem Verwandtschaftsverhältnis stand[32]).

Nunmehr sind alle baulichen Erinnerungen an die ältere Zeit unter Trümmern begraben, und es wird

[31]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 181.
[32]) Siehe Artikel XIV.



Abb. IX 25 Marthasheim, Osterstraße 21

ine neue Neustadt entstehen, die bodenständig u gestalten, wegen Fehlens jeglicher Überliefe-ungsbrücken außerordentlich schwierig sein ürfte. Einen gewissen Ausgleich für das Ver-orene wird die vom Gartenamt geplante Wieder-herstellung der grünen Gürtelzone im Verlauf der ehemaligen Wallanlagen bringen, die leider vor 70 Jahren durch Kasernenbauten und sonstige unerfreuliche Bebauungen unterbrochen worden ist.

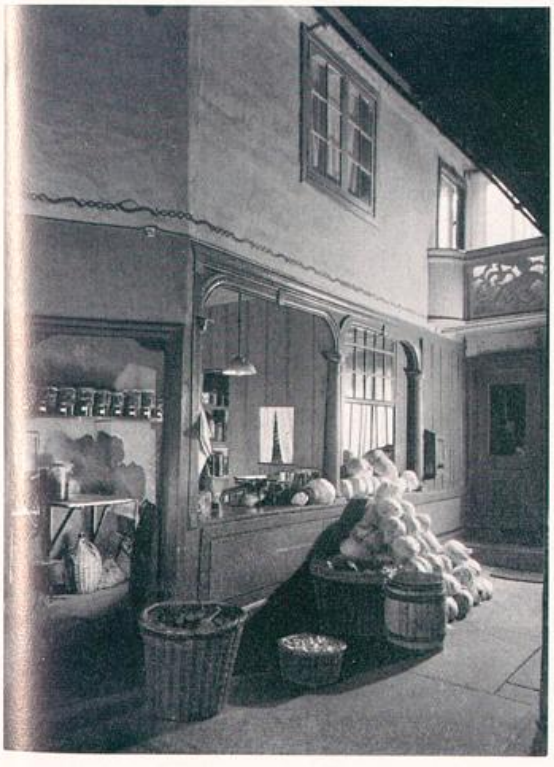


Abb. IX 26 Osterstraße, Ecke Rolandstraße

Altbauverluste in den bremischen Vororten und im Landgebiet

Von den Verlusten an älterem Baugut in den bremischen Vororten sowie im Landgebiet ist folgendes zu melden:
Die im Jahre 1750 fertiggestellte Saalkirche zu Rablinghausen, die im Kriege völlig ausgebrannt war, konnte, da das Mauerwerk die Katastrophe leidlich gut überstanden hatte, in der alten Form wiederhergestellt werden, wobei der Fortfall der Emporen, die den alten Innenraum sehr beeinträchtigt hatten, sich bei der neuen Ausgestaltung günstig ausgewirkt hat.
Das Kirchlein in Walle hat sein saalartiges Schiff eingebüßt, indessen der ältere aus dem Jahre 1656 stammende Turm glücklicherweise den Krieg überdauert hat. Dieser sehr reizvoll, mehr renaissanceartig als barock gestaltete und profilierte Turm, das einzige ältere Bauwerk in diesem Vorortsgebiet, ist ein Kuriosum für sich, da er ursprünglich gar nicht für kirchliche Zwecke vorgesehen war, sondern als Grabmonument für einen dort bestatteten schwedischen „Ritter Raschen" gedient hat, der sich dieses menhirartige Erinnerungsmal selbst zugedacht hatte. Durch die großzügige Stiftung eines Waller Bürgers ist inzwischen die Wiederherstellung des Kirchenschiffs ermöglicht worden.
Nach diesen verhältnismäßig glimpflichen Schadensberichten tritt mit der alten Gröpelinger Kirche wiederum das Faktum der denkmalpflegerischen Tragik an uns heran, und zwar in einer sehr ernsten Form. Dieses aus dem hohen Mittelalter (1331) stammende ehrwürdige Gotteshaus, das mit seiner Einschiffigkeit, dem gewölbten Chor und dem mächtigen eckigen Wehrturm ganz dem Typ der gleichalten bremischen Landkirchen in Wasserhorst, Seehausen und Arsten entspricht, wiederherzustellen, läge wohl, da nur die Bedachung und die zuletzt flach gewesene Bedeckung des Schiffs zerstört sind, indessen der Turm und der Chor leidlich gut erhalten geblieben sind, durchaus im Bereich der Möglichkeit, wenn nicht durch die bedrängende Nachbarschaft der großen Werft und sonstige Hafenerweiterungsprojekte die Existenz der Kirche aufs schwerste bedroht würde.

5. Der verbliebene Bestand an altem Baugut

Noch ist den mittelalterlichen Kirchenbauten in unserer Stadt das Monopol der großen Dimension nicht durch Hochbauten amerikanischen Stils streitig gemacht worden. Noch sind die Wetterfahnen der Domtürme die höchsten Punkte

Bremens; noch reicht hier kein profaner Raum auch nur im entferntesten an die gewaltige Länge, Breite und Höhe des Dominnern oder des Innern der Liebfrauenkirche heran. Noch ist das Problem der zweckförmigen Schaffung eines sakralen Raumgebildes in solch überwältigend großartiger und weihevoller Form auch nicht annähernd wieder so gelöst worden wie in den genannten Gotteshäusern und in der Johanniskirche. Noch ist nicht die Herstellung einer repräsentativen Fassade in so unübertreffbar strahlender Weise gelungen, wie bei dem Lüder von Bentheimschen Umbau des alten Rathauses!

Fürwahr – diese Altbauten haben den unbestrittenen Vorzug und Vorrang der Größe an sich, und zwar sowohl in dimensionaler, wie künstlerischer und geistiger Hinsicht. Die symphonische Gruppierung dieser Altbauten mit der Überzeugungskraft ihrer historischen Gewordenheit ist ein „Hohes Lied" der Architektur, wie es in dieser geschlossenen Schönheit, heimatlichen Innigkeit und künstlerischen Ausdruckskraft in unserem von der Kriegsfurie heimgesuchten Vaterland sonst nicht mehr ertönt.

Nicht unerwähnt bleiben darf die wichtige Tatsache, daß Rathaus, Schütting, Dom, Liebfrauen und Johanniskirche sich noch in der gleichen zweckhaften Benutzung befinden wie vor Jahrhunderten, und daß sie heute noch wie ehedem in dieser Hinsicht völlig unentbehrlich sind. Diese Baudenkmäler sind keineswegs alten Rassepferden vergleichbar, die das Gnadenbrot bekommen, sie sind, um im Bilde zu bleiben, nach wie vor die besten Rosse im Stall.

Über die schwierigen Verhältnisse der aus dem Zusammenhang gerissenen und vereinzelt liegenden Altbauten haben wir uns oben bereits von Fall zu Fall geäußert. Diese vereinsamten Bauwerke werden von den stadtbiologischen Kräften in ähnlicher Weise bedrängt wie etwa eine kleine Insel an der Nordseeküste von den Sturmfluten des Meeres; und wie – um das Bild weiterzuführen – Strandbefestigungen, Buhnen und Deichbauten oftmals nicht ausreichen, um das Abbröckeln des Eilandes zu verhindern, so sind dem Denkmalschutz bei der Sicherung dieser letzten Zeugen der Vergangenheit zuweilen Grenzen gesetzt oder gar die Hände gebunden. Gleichwohl muß es seine Pflicht sein, unnachgiebig bis zum Äußersten sich für die Erhaltung auch der isolierten Baudenkmale einzusetzen.

Diese alten Bauwerke sollen nicht nur die Erinnerung daran wachhalten, daß hier altstädtischer Boden ist, sondern sie sind darüber hinaus als Regler des städtebaulichen Maßstabes von einer ganz unentbehrlichen Wichtigkeit. Wenn es der Autorität ihres Daseins gelingt, die Baustaffelungen zu zügeln und architektonische Dissonanzen zu verhüten, dann ist allein schon hierdurch ihre Existenzberechtigung erwiesen.

Grohne

X

DER NEUAUFBAU

Erste Anfänge

Die erste Phase, die bei den rauchenden Trümmern 1945 begann (Abb. X 1 u. 2) und bei der Neuordnung des Geldwesens 1948 endete, könnte man mit „Bewirtschaftung des Mangels" bezeichnen. Von Mut- und Ratlosigkeit bis zum instinktiven Wiederaufbautrieb ging die Skala der menschlichen Reaktion auf die nie erlebte Situation einer 60prozentig zerstörten Großstadt. Hier paßten weder die vorhandenen Gesetze noch die bekannten Praktiken der Städtebauer. Alles war neu zu durchdenken, und nur mit neuen Mitteln glaubte man der neuen Lage Herr werden zu können. Nie war der Gedanke gemeinsamer Tat des Wiederaufbaues so selbstverständlich für jeden, wie in diesen ersten Jahren. Wie wenig davon zum Zeitpunkt wirklichen Handelnkönnens übrigblieb, beweist das heutige erneut individuelle Denken gerade in den Dingen, die gemeinsames Schicksal gewesen waren und noch sein werden, bis unser Lebensraum wieder voll funktionsfähig sein wird.

Der erste Trieb der Menschen angesichts des Infernos einer verwüsteten Stadt und ihrer Landschaft, angesichts der Trostlosigkeit von Millionen Kubikmeter Trümmer, der grauenvollen Anblicke bizarrer Häuserreste vor nie erlebtem vollem Horizonte inmitten der Stadt (Abb. X 3), dieser erste Trieb zur Sicherung der Unterkunft in ruheloser Selbsthilfe war zugleich der Auftakt für den Wiederaufbau. Er begann am Tage nach der Kapitulation der Stadt, unsichtbar zunächst und mühsam, ungeordnet und doch wieder sinnvoll, wendete er sich aus der privaten Sphäre dem gemeinsamen Lebensraum, der Stadt, zu und schuf zunächst die Voraussetzungen des Bauens, die Trümmerräumung. Etwa 7 Millionen Kubikmeter bedeckten die Stadt, eine Menge, die gereicht hätte, über der Altstadt zwischen Wall und Weser einen Berg zu schütten, dessen Spitze bei 188 Meter die Domtürme weit überragte.

Die erste großangelegte Aktion der Stadtverwaltung war daher eine allgemeine Volksräumaktion, die neben der Flächenräumung vor allen Dingen das Ziel hatte, sofort wiederverwendbares Baumaterial zu bergen. Die Erfolge des Einsatzes von insgesamt rd. 64 000 Personen innerhalb zwölf Monaten der Jahre 1946 und 1947 waren neben beträchtlichen Mengen wiederverwendbarer Eisenträger rd. 40 Mill. Mauersteine. An diesem Einsatz beteiligten sich alle Bewohner. Betriebe beurlaubten ihre Angehörigen, selbst die Stadtverwaltung und mit ihr die Senatoren hatten ihren Teil dazu beigetragen. – Eine Stadt, die dies im wahrsten Sinne des Wortes auf die Beine stellte, konnte nicht untergehen. Es war dies das erste über ganz Deutschland bekanntgewordene Fanal der Aufbaukraft der deutschen Bevölkerung, insbesondere des trotz aller Verbote der Besatzungsmächte ungebrochenen hanseatischen Mutes, der sich schon in diesen ersten Jahren ebenfalls bei der Wiederingangsetzung des Hafenbetriebes bewies.

Alles, was nun folgte, verdankt die Stadt in erster Linie diesem Willen ihrer Bürger. Wenngleich in der Zeit inflationistischer RM-Preise und des Tauschhandels der Eigennutz seine Triumphe zu feiern schien, paarte sich hier in Bremen der Handelsgeist mit der Liebe zur Heimatstadt zu fruchtbaren Erfolgen. Hatte jeder zunächst seine eigene Behausung in Ordnung gebracht, was insgesamt ca. 12 000 Wohnungen ausmachen dürfte, die zurückgewonnen wurden, so sorgte er dann für sein Unternehmen durch Räumung und Aufbau in Kompensation seiner eigenen Erzeugnisse mit Baumaterialien aller Art. Das Land Bremen war ein nur unwesentlicher Selbstproduzent, und jedes bißchen Material wurde bewirtschaftet. Die Sorgen der Bauverwaltung galten der Kohlen- und Beteiligungsquote ihres eigenen Landes zu denen des „Vereinigten Wirtschaftsgebietes". Jeder Prozentsatz Erhöhung bedeutete Hunderte mehr gewonnener Wohnungen. Während der „Schwarzhandel" blühte, der „graue Markt" von den bauenden Behörden wohlwollende Duldung erfuhr, lief eine wohlorganisierte weitere Aktion zur Instandsetzung aller minderzerstörten Wohnungen, die „Wo(hnungs)-In(standsetzungs)-Aktion". Bezirksweise wurden die geeigneten Objekte gesucht, klassifiziert und durch organisierten Material- und Arbeitskrafteinsatz insgesamt in drei Jahren rd. 6000 Wohnungen wiedergewonnen. Diese Aktion erhielt aus der staatlichen Baustofflenkung ca. 40 % allen Materials. Wie wenig das im Vergleich zur normalen Produktion war, mag



Abb. X 1 Zerstörungen in der Stephani-Vorstadt und in den Hafenanlagen



Abb. X 2 Zerstörungen in der Neustadt
im Anschluß an die Eisenbahn- und Westbrücke



Abb. X 3 Völlige Zerstörung der westlichen Vorstadt

die Tatsache beweisen, daß 1946, ein Jahr nach der Kapitulation, von der bremischen Baustoffkapazität lediglich 18 % ausgenutzt werden konnten. Es fehlte an Rohstoffen und Kohlen.

Die Bewirtschaftung des Mangels zwang schon zu Beginn des Aufbaues zur Baulenkung. Während in der uns umgebenden britischen Zone ein Formularkrieg mit 40 Formblättern zu diesem Zwecke entfesselt wurde, verdankte es die Stadt Bremen der liberalen Haltung der amerikanischen Behörden, daß eine kurze Baulenkungsverordnung genügte, deren zwei Paragraphen nach der Währungsumstellung ihre Lenkungsaufgaben an das Baukapital abgaben.

Die Bevölkerung, die 1939 rd. 450 000, am 1. April 1945 noch 316 608 Köpfe betrug, wuchs in den folgenden Jahren unverhältnismäßig schnell wieder an.

31. Dezember	1945	= 377 448
	1946	= 386 721
	1947	= 401 093
	1948	= 416 697
31. Dezember	1951	= 463 049

Evakuierte, Flüchtlinge und Heimatvertriebene, planlos und planvoll gelenkte Umsiedlungen strebten nach der Stadt, die als Hafen der amerikanischen Besatzung genügend Anziehungspunkte bot. Alle jahrelangen Beschränkungen des Wohnungswechsels waren gegen dieses mit dem Aufbau in keiner Weise konform gehende Anwachsen machtlos.

Die wohnungsmäßige Lage verschlechterte sich von Monat zu Monat. Daß diese Menschen überhaupt noch Wohnung fanden, verdankten sie der Gartenstruktur der Stadt, die es gestattete, die Ventile des Wohnungsdruckes in die Parzellengebiete zu öffnen. Dort entstanden in den Jahren 1945 bis 1948, unterstützt durch eine Verordnung des Senats von 1945, wonach der Bau fester Wohnlauben bis zu 30 qm Größe ausdrücklich gestattet worden ist, ca. 2700 Wohnungen, deren unterschiedliche Qualität von der Kleinvilla bis zur Elendsbehausung reichte (Abb. X 3 a u. 4). War dies zunächst ein Segen, so sind diese Gebiete jetzt schon die Sorgenkinder der Stadt. Über diese Wohnungen, die oft ihre Besitzer wechselten, drangen und dringen die illegalen Zuwanderer in die Stadt ein, und während sie zunächst vorliebnahmen, stehen sie heute auf der Dringlichkeitsliste der immer noch überlaufenen Wohnungsämter. Diese Behausungen sind vor allem auch deswegen Sorgenkinder, weil es unmöglich ist, aus ihnen jemals reguläre Wohngebiete zu machen. Ihre Lage am Rande von aufgeschlossenen Gebieten,

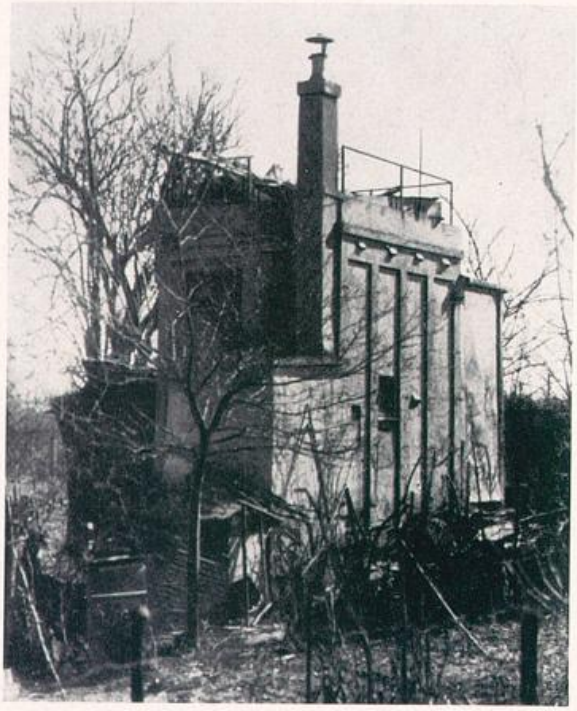


Abb. X 3 a Behelfsbehausung

in Niederungen mit allen Anzeichen planlosen Wachstums, ohne Wege und ohne Verkehrsverbindungen, fernab von Schulen und Einkaufsmöglichkeiten, kennzeichnet sie heute schon als die Sanierungsgebiete von morgen, wenn nicht die Umsiedlung der Bewohner die billigere und zweckmäßigere Lösung sein wird. Daß Brunnen neben Fäkaliengruben liegen, daß die Abwässer sich in weniger als 10 Zentimeter Tiefe schon mit dem Grundwasser mischen, daß Wege und Fundamente im Grundlosen nur eine kurze Haltbarkeit haben, kann nur einige Zeit hingenommen werden. Diese Gebiete haben ihre Pflicht getan; sie ihrer eigentlichen Bestimmung als Kleingärten zurückzugeben, wird eine der Pflichten der wiederaufgebauten Stadt sein. Hoffen wir, daß bis dahin



Abb. X 4 Elendsbehausung

ernste Schäden für Gesundheit und Moral des Stadtorganismus von dort nicht ihren Ausgang nehmen!

Daß die Stadt den Ansturm der rückwandernden Bevölkerung und den Zustrom der Heimatlosen auffing, lag auf der anderen Seite in ihrer baulichen Struktur. Hier war es wieder einmal das traditionelle „Bremer Haus", das dank seiner vielen, meist kleinen Räume ein Zusammenrücken ermöglichte. Nicht nur diese seine lobenswerte Seite, sondern auch die übrigen Vorzüge, wie Eigenbesitz, Gartennähe, billiger Betrieb, Heimatgefühl und die Förderung staatsbürgerlichen Denkens seiner Besitzer als Eigner von Grund und Boden, die Besonnungsmöglichkeiten, Belichtungsverhältnisse und als Reihenhaus günstige Ausnutzung auch höherwertigen Grund und Bodens haben den Senat veranlaßt, die allgemeine Wohnungsbaupolitik gegenüber dem „Bremer Haus" sehr bald festzulegen. Seine weitgehende Beibehaltung hat inzwischen in den Bebauungsplänen ihren Niederschlag gefunden (Abb. X 5). Die Bauverwaltung gab über das „Bremer Haus" 1946 und 1947 zwei Heftchen heraus: Heft 2 der Schriftenreihe: Das Bremer Haus 1946; Heft 3: Der Grundriß des Ein- und Zweifamilien-Reihenhauses 1947. An einen planmäßigen Aufbau dieses typischen Bremer Hauses, besonders in den schwer betroffenen Wohngebieten, in denen etwa 80 000 Menschen gewohnt hatten, konnte natürlich bei dem allgemeinen Mangel an Baustoffen und Arbeitskräften nicht sogleich herangegangen werden. In den hauptsächlich zerstörten Wohngebieten im Westen, in der Findorff- und Südervorstadt und in Hastedt mußten auch erst die Voraussetzungen durch die Großräumung geschaffen werden. Der planmäßige Einsatz nach Ablauf der großen Volksaktion erforderte eine Zusammenfassung der Räumung und Trümmerverwertung. Die Geeignetheit des hauptsächlich aus Tonziegeln bestehenden Schuttes sowie der Mangel an naheliegenden Ablagerflächen ließen eine Trümmerverwertung geraten erscheinen.

Trümmerverwertung

Die Stadt errichtete eine solche Anlage inmitten eines Totalschadensgebietes an der Oldenburger Bahnstrecke neben der Olbersstraße (Abb. X 6 u. 7), die in der Lage war, täglich über 300 cbm Schutt zu brechen und zu sortieren, woraus Splitt in allen gebräuchlichen Körnungen gewonnen wurde. Allein die für den viel geringeren Abtransport des Unverwertbaren gegenüber dem gesamtanfallenden Schutt eingesparten Beträge dürften einen wesentlichen Teil der Errichtungskosten der neuerstellten Anlage gedeckt haben. Seit 1947 wird der Trümmersplitt im Bauwesen in steigendem Maße verwendet. Bis 1951 waren es rd. 400 000 cbm, die im Herstellungsverfahren energiesparend und in der Verwendung vorteilhaft dem Wiederaufbau, insbesondere dem Wohnungsbau, zurück-

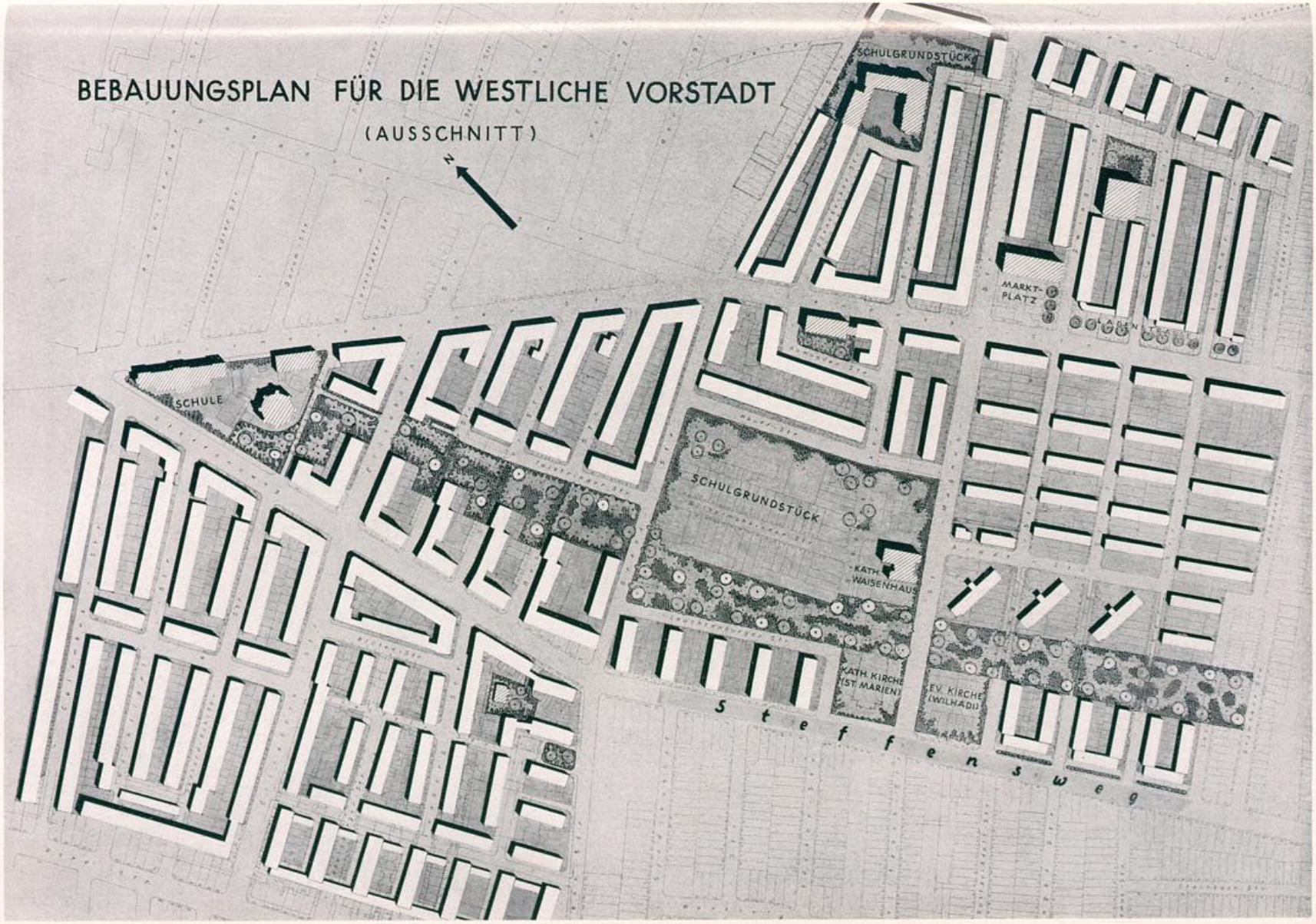


Abb. X 5 Bebauungsplan für die westliche Vorstadt (Ausschnitt)



Abb. X 6 Trümmer-Verwertungs-Gesellschaft Gesamtanlage



Abb. X 7 Trümmer-Verwertungs-Gesellschaft Steinpresse

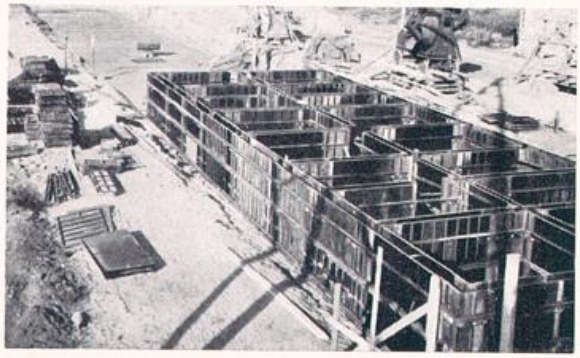


Abb. X 8 Schüttverfahren mit Trümmersplitt

geführt worden sind. Die zu diesem Zweck gegründete TVG (Trümmerverwertungs-Gesellschaft) gliederte sich ein Kalksteinwerk unter Benutzung des Ziegelmehls und ein Splittsteinwerk zur Fertigung von Erzeugnissen von Trümmersplitt an. Ein beigeschaltetes Betonwerk ermöglicht die Abgabe vorgemischten Splittbetons für gelegentliche Ortsbetonierung oder Schüttverfahren ganzer Häuserzeilen (Abb. X 8). Damit gehört Bremen in den kleinen Kreis von trümmerverwertenden Städten, insbesondere zu den mit Großanlagen arbeitenden[1]).

Die Wiederherstellung von Hygiene und Ordnung, letztere nicht nur für das Auge, sondern auch für den Verkehr, erforderte die Beseitigung von mehr Trümmer- und Ruinenteilen, deren Wiederverwendung aussichtslos erschien, als in der Verwertungsanlage zunächst gebraucht oder auf Halden gestapelt werden konnten. Rattenplage und Einsturzgefahren hielten Gesundheitsamt und Baupolizei in steter Aufmerksamkeit. Die Listen der von den „Spähtrupps" gemeldeten einsturzgefährdeten Ruinen, die „sofort" bereinigt werden mußten, nahmen kein Ende. Sie wuchsen von Monat zu Monat. Hitze, Sturm und Frost setzten das Vernichtungswerk des Krieges unerbittlich und viel schneller fort, als zunächst angenommen werden konnte. Die Sprengtrupps taten ihre traurige und gefährliche Arbeit. Der Aufmerksamkeit und der Schnelligkeit der zuständigen Stellen ist es zu verdanken, daß Bremen nur fünf Todesfälle durch Einsturz in dieser Zeit zu beklagen hatte.

So wurden weit mehr Gebiete von Trümmern gesäubert und zur Wiederbebauung bereitgestellt, als die allzu lange anhaltende Stagnation der Wirtschaft zum Neubau zuließ. Ohne Gefährdung der Rohstoffbasis der TVG konnten viele Kahnladungen dieser Schuttmassen an anderer Stelle für den Wasserbau oder für die Auffüllung zerbombter Ländereien abgegeben werden. Die Straßen wurden frei für den Verkehr, und die Ordnung zog in das Stadtbild ein, auch wenn sie oft nur daraus bestand, daß die Trümmer ordentlich gestapelt den Blick auf die trostlosen Ruinen verhinderten; die Aufräumung hat zusammen mit der Wiederherstellung der Grünanlagen der Bevölkerung eine große moralische Stütze gegeben.

Man sah, daß das Chaos doch noch besiegt wurde, daß Tag für Tag mit Preßlufthämmern und Baggern, mit Schweißbrennern und Einreißraupenschleppern über 135 km Gleise hinweg die Vergangenheit des Krieges mehr und mehr ausgelöscht wurde, und daß es doch einen Aufbau geben würde.

Dies muß insbesondere denen gesagt werden, die heute die Maßnahmen als übereilt und rücksichtslos bezeichnen, angeblicher Werte willen, die in den Ruinen stecken sollten. Die Kosten aber der Enttrümmerung sind jährlich Millionen! Die Werte der Ruinen, selbst wenn sie im Wiederaufbauzeitpunkt noch Werte gewesen wären, sind, daran gemessen, gering anzusetzen. Die Grundmauern selbst, die die Räumung nicht mit erfaßte, sind wegen der anderen baulichen Notwendigkeiten beim Wiederaufbau oft hinderlich gewesen und müssen im Nachgang besonders entfernt werden. Der Erlaß des Senats, wonach gegen kostenlose Abräumung die Trümmer als solche entschädigungslos in Anspruch genommen wür-

[1]) Anlagen ähnlicher Art bestehen in Frankfurt/M. und Hamburg.

den, hat also, im ganzen gesehen, einen überlegten volkswirtschaftlichen Hintergrund[2]).
Während die Bürger und die Stadtverwaltung um die Herrichtung menschenzumutbarer Wohnstätten kämpften, setzte parallel dazu die Sorge um das historische Erbe in städtebaulicher und baudenkmalpflegerischer Beziehung ein. Es war klar: kein Aufbau ohne Respekt vor der großartigen Geschichte der Stadt. Weiter: bevor nicht abgesehen werden konnte, was an historischen Bauwerken und topographischen Gegebenheiten wiederverwendet oder wiederberücksichtigt werden konnte oder mußte, durfte nur die allgemeine Sorge um Bergung und Erhaltung der Werte und Überreste die Art der Bearbeitung diktieren!
So wurde bei der Dienststelle des Senators für das Bauwesen eine besondere Abteilung geschaffen: die Baudenkmalpflege. Sie stöberte, wenn dieser Ausdruck einmal erlaubt ist, die historischen Teile in den Schuttmassen auf, registrierte sie und barg sie für die eventuelle Wiederverwendung (Abb. X 9). Sie sicherte so den Wiederaufbau von manch alten, noch ergänzungswürdigen Bauwerken und ermöglichte durch die Verwendung von einzelnen geborgenen Architekturteilen die Einbeziehung gestalterischen Geistes von gestern in die Bauten von heute, eine schöne Bereicherung unserer heutigen, noch um Gestaltung in ihren Ausdrucksmitteln ringenden Zeit[3]).



Abb. X 9 Bergung eines Architekturteiles vom Haus Langenstraße 70

Es sind erhebliche Anstrengungen gewesen, die die Stadt bei aller Not auf sich genommen hat, nämlich das Materielle zu überwinden im Bereich geistiger Wiederaufbauarbeit. Eine stattliche Zahl von Tausenden von handgestrichenen Originalmauersteinen aus Bremens großer Vergangenheit stehen bereit oder wurden bereits verbaut. Nicht etwa, daß der Stein an sich schon eine Kulturüberlieferung hat, sondern weil seine Wiederverwendung ihn von neuem lebendig werden läßt, und mit ihm Kulturwerte geschaffen werden, die – wenn auch im heutigen Sinne – zum Fluidum dieser Küstenstadt beitragen. Die Inventarisation bei teilweiser Rekonstruktion der noch stehenden oder in Ruinenresten vorhandenen Baudenkmäler war ebenfalls eine Aufgabe, die der „Baudenkmalpflege" zufiel. Den Gedanken an die historische Stadt, die der Krieg stark dezimiert hatte, wachzuhalten durch Schriften und Führungen und durch Anregungen bei den Architekten lebendig zu gestalten, war weiter eine Arbeit, der sich die Bauverwaltung nicht entzog. – Ob zuviel oder zuwenig für die historische Stadt getan wurde, ob das Maß des dem heutigen Leben Zumutbaren bei voller Würdigung der denkmalpflegerischen Notwendigkeiten einer traditionsreichen und traditionsverbundenen Stadt richtig gewählt wurde, ob das Übernommene auch mit dem Heutigen zu einer lebensvollen Harmonie gebracht wurde oder noch werden wird, oder ob es nur museal „konserviert" wurde, dies zu beurteilen, muß der Nachwelt überlassen bleiben. Zwischen gestern und morgen, wie wir Heutigen im Wiederaufbau stehen, – das Gestern unwiederbringlich zerstört zu unseren Füßen als das Feld unseres Wiederaufbaues, – das Morgen als das Ziel unserer Taten, – findet sich nicht leicht das richtige Maß. Es zu suchen, immer wieder abzuprüfen, ist die Aufgabe der Beauftragten. Sie zu lösen, bedarf es des steten Gespräches über diese wichtige geistige Seite des Wiederaufbaues.
Um die Funktionen des Lebens, die sich in der Stadt widerspiegeln, überhaupt erst in Gang zu bringen, bedurfte es neben der Vorbereitung des Wiederaufbaues, neben der Räumung und Bergung, der sofortigen Wiederherstellung der Straßen, Brücken und Kanäle. In einer Stadt, deren Kern ausgehöhlt wurde, und deren Bewohner die Flucht vor den Bomben oder die Suche nach Unterkommen in die Vororte vertrieben hatte, spielen die Straßen und Brücken als Verkehrsträger eine ganz besondere Rolle. Neben diesen sozusagen zivilen Anforderungen stellte die Besatzungsmacht noch besondere Anforderungen an das Straßennetz, half selbst aber tatkräftig bei der Herstel-

[2]) Verordnung des Präsidenten des Senats vom 23. 11. 45.
[3]) siehe auch Kapitel XIV „Erfahrungen in der praktischen Denkmalpflege".

lung von Behelfsbrücken über die Weser, Ochtum, Lesum und Wümme.

Die Kriegsschäden an den Straßen gehen in die Millionen, ganz zu schweigen vom Nachholbedarf an Straßenbau und -unterhaltung, der aus Anlaß des Krieges sechs Jahre unterblieben war. Arbeitskräfte und Baumaterialien, insbesondere aus Steinbrüchen, waren fast noch schwerer für den Straßenbau zu erhalten als für den Hochbau. Auch waren im Straßenbau die deutschen Baudienststellen noch sehr lange unter der Kontrolle der Besatzungsmacht. Hier waren es strategische Überlegungen, die Tempo und Vorrangigkeit für den Bau und die Wiederherstellung bestimmten. Nur langsam konnten die Bedürfnisse des zivilen Verkehrs mit in die Programme eingebaut werden. – Welch ein Weg von den trümmerübersäten Straßen, über die sich ein Fußweg schlängelte, über die die Drähte der Oberleitung herabhingen und die Masten sich müde über die Fahrbahn neigten, wo weder Häuser noch Baumgrün die Straßen charakterisierten, wo die ausgebrannten Straßenbahnwagen grausig an die Brände des Krieges erinnerten, und aus metertiefen Trichtern stagnierende Abwässer stanken, welch ein Weg, der in wenigen Monaten gemeinsam von Straßenbauamt, Straßenbahn und Stadtwerken zurückgelegt wurde bis zu den ersten klingelnden Elektrischen, bis zu den ersten Laternen im Stadtbild! Welch ein Weg weiter bis zum pulsierenden Leben unserer Stadt jetzt sechs Jahre danach! Dicht gedrängt die Fahrzeuge unter gleißendem Licht moderner Straßenleuchten des Nachts, am Tage geben gepflegte Bäume Schatten und Freundlichkeit. Straßenbahnen und O-Busse durcheilen die Ortsteile. Schon sind an einigen Stellen breitere und „schnellere" Straßen entstanden, Kanalisation und Müllabfuhr sind wieder Selbstverständlichkeiten geworden, obwohl auch hier noch vieles zu tun übrig bliebe. Wenn es des Lobes bedürfte, so hätten es jene verdient, deren Werke und deren Anstrengungen in der Erde vergraben liegen, Werke, deren Gebrauch sich die Bevölkerung zunächst nur staunend wieder zu eigen machte, dann als selbstverständliche Leistung der Gemeinschaft hinnahm. Es sind dies die Tiefbauer im Wirbel der Nachkriegsjahre. Daß wir ohne Seuchen die Zeit größter körperlicher Schwächen überstanden haben, ist nicht zuletzt der Tatsache zu verdanken, daß der Wiederaufbauplan sich hier zunächst auf Wasser, Strom, Gas und Abflußleitungen konzentrierte.

Die Straßen sind das Adernetz der Stadt, doch nirgends ist es so empfindlich wie an den Schnittstellen mit anderen Verkehrswegen. Darum galten die massiven Angriffe der Eroberer und die Zerstörungswut der Verteidiger besonders diesen Schnittstellen: den Brücken. Von den 52 Autobahnbrücken blieben 42. Von den Eisenbahnbrücken waren 28 schwer angeschlagen oder zerstört. Von den Weserbrücken waren zwei durch Bombenabwürfe zerstört, die anderen beiden von den Verteidigern der Stadt selbst gesprengt. Die Wellen der Weser gurgelten um die Wracks der Großen Weserbrücke, der Kaiserbrücke, der Westbrücke und der Eisenbahnbrücke. Die nach einigen Tagen errichtete Pontonbrücke der Besatzungsmacht an der Mozartstraße war nur beschränkt für Fahrzeuge frei, und die Menschen mußten über den Fluß setzen wie zu Zeiten der ersten Handelswege. Da der private und selbst der Wirtschaftsverkehr noch gering waren, schienen die Notbrücken der Amerikaner im Zuge der Balgebrückstraße und im Zuge der Kurzen Wallfahrt–Häschenstraße für die Dauer der vorgesehenen Bauzeit der anderen festen Brücken auszureichen.

An der Lüderitzbrücke und Kaiserbrücke wurde kräftig gearbeitet, als eine neue Katastrophe im Frühjahr 1947 über Bremen hereinbrach. Hochwasser und Eisgang machten die Aufbauarbeiten am Weserwehr zunichte, rissen die Militärbrücken beide in die Fluten, zogen den soeben gehobenen Einhängträger der Lüderitzbrücke wieder in die Tiefe, zerstörten sämtliche Hilfskonstruktionen für die Hebung der Kaiserbrücke, demolierten den Rest der Brücke (Abb. X 10), rissen den Mittelbau



Abb. X 10 Hochwasser- und Eisgangkatastrophe an der Kaiserbrücke, Frühjahr 1947

der Eisenbahnbrücke aus den Lagern und entführten ihn auf einer treibenden Schute bis nach Brake[1]) – dies alles an einem Tag, das Werk von einigen Stunden. Bremens Organismus, der gerade zu funktionieren begonnen hatte, dessen Pulsschlag schon spürbar war, erlitt einen furchtbaren Rückschlag. Die unterbrochene Verbindung von Alt- zur Neustadt, die unterbrochenen Kabel und Gasleitungen stellten praktisch den Zustand von 1945 wieder her. Die Maßnahmen zur Überbrückung der Schwierigkeiten waren sofort spürbar. Hier zeigte sich besonders deutlich, daß es ein Zusammenwirken aller im Interesse der Stadt, im Interesse des Lebensraumes der Bürger war. Jetzt waren die Bürger bereits wieder eine ansprechbare Bevölkerung, nicht mehr verlassene Individuen. Der neuerliche Verlust verstärkte nur

[1]) siehe auch die Kapitel IV Verkehrsanlagen der Bundesbahn und Kapitel XIX d Straßen — Brücken.

die Anstrengungen im Wiederaufbau. Die Bauverwaltung, mit ihr als ausführendes Organ das Amt für Straßen- und Brückenbau, legte nun ihren Stolz darein, bis zum Winter des gleichen Jahres zwei feste Übergänge über die Weser zu haben. – Es gelang. Am 29. November 1947 wurde die Große Weserbrücke, am 31. Dezember 1947 die Stephanibrücke dem Verkehr übergeben. Inzwischen war eine Behelfsbrücke geflickt und eine einspurige Kriegsbrücke neben der Eisenbahnbrücke dem Verkehr zur Verfügung gestellt worden. Die Eröffnung des ersten festen Überganges nach dem Kriege mit der ersten Straßenbahnverbindung von Alt- zur Neustadt war für die Bremer ein Volksfest mit einer bedeutungsvollen Rede von Bürgermeister Kaisen.

Wenn auch im Vergleich zu den sich anschließenden Jahren nach 1948 in dieser ersten Epoche nicht viel geschah – immer bedingt durch den Mangel an Stoffen und Material –, so mußte auch damals schon aus Gründen der Neuplanung, also aus Gründen des Umbaues der Stadt, das Bauen an gewissen Stellen verboten werden. Es waren dies harte Aufgaben der Behörden, aber solche Notwendigkeiten wurden sehr bald von der Bevölkerung eingesehen. Gelegentlich einer Änderung des in diesen Jahren viel umstrittenen § 3 der Staffelbauordnung[5]) bestätigte die Bremische Bürgerschaft mit großer Mehrheit die Notwendigkeit der Aufbaulenkung im Sinne des Wiederaufbaues nach neueren städtebaulichen Gesichtspunkten.

Diese Gesichtspunkte zu sammeln, sie auf ihre Anwendbarkeit für Bremen zu prüfen, notwendige Unterlagen beschreibender oder statistischer Art zusammenzustellen, waren die allerersten Aufgaben der Städteplaner nach dem Krieg. Der Bauhofbrand und die Verwüstungen der Truppen in der Dienststelle der ehem. Landesplanung hatten viel brauchbares z. T. sogar unentbehrliches Material zunichte gemacht. Es galt, diese Lücken auszubessern. –

Einer allgemeinen Grundkonzeption folgte die Aufstellung des Planes, der das Hauptgerüst für das Gesamtfunktionieren der Stadt darstellt: der Hauptverkehrslinienplan (Abb. X 11). Zum Gesamtgedeihen gehört jedoch noch mehr: Ein Plan, der alle Funktionen und alle Entwicklungen, soweit sie abgesehen oder gefolgert werden können, regelnd umfaßt. Es ist eigentlich eine Sammlung aller Spezialpläne zu einem Planwerk. Die Arbeit hieran ist langwierig und oft von vielen eingehenden Spezialuntersuchungen auswärtiger Fachexperten abhängig, die Monate für sich in Anspruch nehmen müssen. Dieser Plan wird, wie der erste „Gerüstplan", der Verkehrslinienplan, ebenfalls Senat und Bürgerschaft passieren, um im Sinne des Wohnsiedlungsgesetzes Rechtskraft zu erlangen. Er muß daher an Genauigkeit weit über einen Leitplan hinausgehen. Während nun in jahrelanger Arbeit in stetem Austausch der Ge-

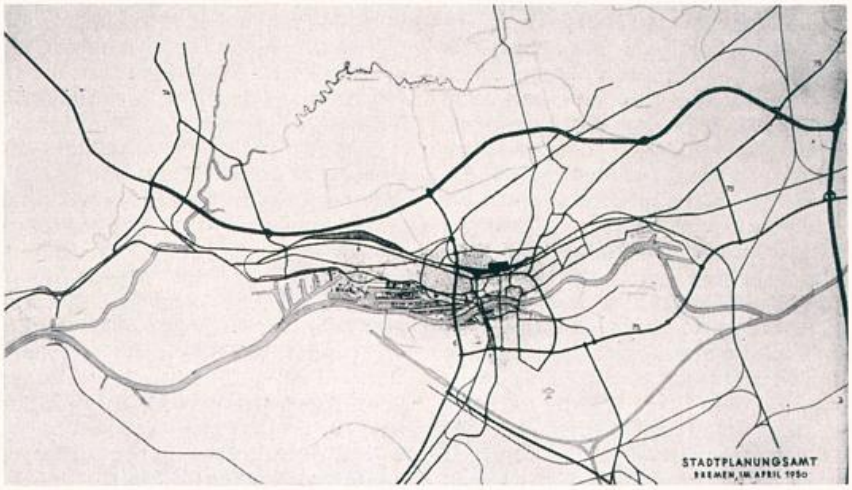


Abb. X 11 Hauptverkehrslinienplan

[5]) der § 3 lautet:
Mit dem Tage der nach § 2 erforderlichen Bekanntmachung tritt bis zur Beschlußfassung durch Senat und Bürgerschaft eine Beschränkung der Beteiligten dahin ein, daß

1. genehmigungspflichtige Bauvorhaben,
2. die Errichtung, wesentliche Erweiterung und Umgestaltung gewerblicher Anlagen und Betriebe

insoweit untersagt werden können, als sie mit dem Entwurf des Staffelbauplanes, Gewerbeplanes oder Bebauungsplanes im Widerspruch stehen.

Der Senator für das Bauwesen kann die Ausführung der in Abs. 1 unter Nr. 1 und 2 bezeichneten Bauten und Anlagen vor der nach § 2 erforderlichen Bekanntmachung untersagen, wenn anzunehmen ist, daß sie mit dem auf Beschluß der Deputation für das Bauwesen zu entwerfenden, festzustellenden oder zu ändernden Staffelbauplan, Gewerbeplan oder Bebauungsplan im Widerspruch stehen wird. Der Beschluß der Deputation gilt nur für die Dauer von fünf Jahren: er kann erneuert werden.

Das gleiche gilt, wenn der Senator für das Bauwesen die Ausdehnung der Vorschriften der §§ 34–39 auf solche gewerbliche Anlagen beantragt, die ihnen nach diesem Gesetz bisher nicht unterworfen waren. In diesem Falle kann jedoch auf Grund dieses Gesetzes die Genehmigung nicht mehr versagt werden, wenn die beantragte Gesetzesänderung nicht spätestens bis zum Ablauf von drei Monaten nach Einreichung des Bauantrages von dem Präsidenten des Senats beschlossen ist.

danken mit Fachleuten und Laien die Arbeit des Planens sich vollzieht, konnte auf diesen Plan natürlich mit dem eigentlichen Aufbau nicht gewartet werden. Es bedarf hierzu genauester Detailpläne, die die Straßen und Freiflächen mit ihren Abmessungen, die Größe und Nutzung der Grundstücke oder sonstige bauliche Bestimmungen enthalten müssen, die sogenannten Bebauungspläne (Abb. X 5), (Fluchtlinien-, Staffelbauplan, Gewerbeklassenplan und sonstige bauliche Bestimmungen). Hier lag die organisatorische Kunst, die alle Planer nach diesem Krieg zu bewältigen hatten: Gleichzeitig die großen Grundsatz- und Gesamtpläne zu erstellen und parallel dazu bereits die Einzelpläne (Bebauungspläne) für den unmittelbaren Tagesbedarf ins Feststellungsverfahren bei Senat und Bürgerschaft zu geben. An diesen hängt das Wohl und Wehe des aufbauenden einzelnen, an ihnen die Frage der Baulandumlegung, erst sie geben die Voraussetzung für Grundstückskäufe der Stadt, für den Straßenbau, die Versorgungsleitungen, kurz für alles, was zum Aufbau des einzelnen Quartiers unter und über der Erde notwendig ist. Daß hier der Schwerpunkt der Bearbeitung liegen mußte, ist klar, und nachdem im Jahre 1949, nach heißem 2jährigem Ringen die wesentliche Grundlage, der Verkehrslinienplan, von der Bürgerschaft verabschiedet wurde, begann die emsige Detailarbeit, die bis heute 38 Beschlüsse der Bürgerschaft auslöste und in 25 Senatskonklusen ihren Spiegel fand.

Planung ist als Geheimwissenschaft verschrien. Das hat zwei Ursachen. Zunächst wurden bis zum Kriege alle Pläne unter Ausschluß der Öffentlichkeit bearbeitet und dann lediglich im Beschlußverfahren öffentlich „ausgelegt". Dies hatte seine guten Gründe und hat sie auch z. T. heute noch. Die Spekulation mit Grund und Boden. — Stoppreise, Geldentwertung bis 1948, Geldknappheit heute, beängstigender Mangel an Hypotheken gefährden die Planabsichten. Was aber in einem demokratischen Staats- und Stadtwesen eigentlich selbstverständlich sein sollte, konnte glücklicherweise in weitem Umfange geschehen: Diskussion der Pläne. Hier aber wirkt das zweite Faktum, warum dem Bürger die Stadtplanung so verdächtig ist: Der Arbeitsgang ist sehr kompliziert und schwer zu verfolgen. Die Begriffe sind meist fern dem Gedankenkreis des Bauwilligen. Er interessiert sich für sein Grundstück, die ihm aufzuerlegenden Beschränkungen und vielleicht noch für Verkehrsfragen, also für alles, was ihn und seine Sphäre betrifft. Aber es ist viel verlangt, von ihm Verständnis und Interesse für Strukturfragen oder Besiedlungsdichte, für Wassereinzugsgebiete, Siedlungsformen, Standortfragen der verschiedenen Gemeineinrichtungen, schließlich für Schulbezirke und Verwaltungsgrenzen vorauszusetzen. Und doch sind alle diese Fragen, von denen nur ein Bruchteil aufgezählt wurde, auch von Einfluß, oft sogar von entscheidendem Einfluß auf seine eigene Sphäre, sein Grundstück, seine Bauabsicht, seine ihm zugemutete Baubeschränkung oder Baumöglichkeit.

Im Kampf um den Wiederaufbau der eigenen Existenz muß die Erschwerung durch den Neuaufbau der Stadt doppelt wiegen. Wie verständlich daher, daß hart gestritten wurde, daß sich Gruppen und Vereinigungen ins Zeug legten, daß Personen geschmäht und bekämpft wurden, daß Parteien bemüht und Interpellationen gedruckt wurden! Die völlige Liberalisierung des Planens wurde gefordert.

Es gibt nur wenige Städte, die, wie unsere Stadt Bremen, auf so breiter Grundlage ihre Pläne erstellten. Da war zunächst – als Quelle und Anregung – der Bremer Ausschuß für Bauforschung, der unter Wortmann von 1945 bis 1948 Arbeiten für die Behörde lieferte. Eine Arbeitsgemeinschaft für Stadtplanung, gemischt aus privaten und behördlichen Fachleuten, überprüfte alle Gedanken der offiziellen Stadtplanung. Die Gebietsarchitekten der Aufbaugemeinschaft Bremen bearbeiteten als Mittler zwischen Anlieger und Behörde die Detailpläne der Innenstadtgebiete. Die Aufbaugemeinschaft selbst wirkte an Grundsätzen und Planungen entscheidend mit [6]).

Was nach außen hin sich bewährte, das hat auch nach innen, im Aufstellungsverfahren der Pläne. in den sogenannten „Planungskonferenzen", die von der Bauverwaltung eingeführt wurden, seine Erfolge gehabt. An diesen wöchentlichen Konferenzen nehmen alle teil, die von Fach- oder Behördenseite zu einem Plan oder einer Planungsabsicht etwas zu sagen haben. oder deren Urteil maßgeblich oder wünschenswert ist.

Es ist nicht Aufgabe dieses Buches, die Stadt- und Landesplanungsabsichten für den Wiederaufbau detailliert zu behandeln. Im Rahmen dieses Beitrages schien es jedoch erforderlich, die Situation der Stadt, die Ausgangspunkte bei ihrem Aufbau, die Mitwirkung der Bevölkerung, den Weg und die Praktiken der Planung kurz aufzuzeigen.

Was geschehen ist, was inzwischen an Gebäuden, an Straßen und Brücken errichtet und wiedererrichtet wurde, beschreiben die jeweiligen Kapitel der nachfolgenden Darstellungen berufener Fachleute.

Nach der Währungsreform

Alle diese Aufbauarbeit begann erst nach Sorgen und Mühen, nach Planen und Vorbereiten mit dem Schnittpunkt der Währungsreform, im Juni 1948, Wirklichkeit zu werden. Zum sofortigen Auffangen der wegen des Mangels an neugebildetem Kapital in D-Mark befürchteten Arbeitslosigkeit im Baugewerbe verdoppelte schon im darauffolgenden Monat die Baubehörde ihr Budget und begann im August ein „Zusatzprogramm" zum Auf-

[6]) siehe auch das Kapitel XII 6.

fangen von Arbeitslosen aller Berufsgruppen. Im September begannen die ersten Wohnungsneubauten der Gemeinde und mit ihr das 1. Wohnungsbauprogramm der Stadt Bremen, das erst durch die Programme nach dem 1. Wohnungsbaugesetz des Bundes im Frühjahr 1950 abgelöst wurde.

Der Staat war mit einem Schlage der umfassende Bauherr. Aber schon im Jahre 1949 begannen die privaten Bauherren aus Industrie und Handel, durch Steuerpolitik begünstigt, eine ebenso rege Bautätigkeit. Die Stadt war bald als eine einzige Baustelle zu bezeichnen. Die Kapazität der Bauwirtschaft wurde nicht nur ausgenutzt, sondern sogar schwerstens beansprucht. Das umliegende Landgebiet sandte mit seinen Firmen Geräte und Arbeitskräfte in das scheinbare Dorado Bremen. Aber dieser Schein trog. Die völlig gesunkene Arbeitsmoral der Bauwerker hob sich zwar langsam wieder, jedoch fehlte es noch an vielem, was zur vollen Funktion eines geordneten Baubetriebes gehörte. Unvorhersehbare Preisschwankungen entzogen die Grundlage für eine ordentliche Geschäftsführung. Der Baukostenindex erreichte nie dagewesene Vergleichsziffern [7]), die später fallende Tendenz als Zeichen beginnender Konsolidierung konnte infolge der 1950 einsetzenden weltpolitischen Einflüsse nicht gehalten werden. So begann der eigentliche Aufbau nach 1948 mit großen wirtschaftlichen Geburtswehen.

Es war selbstverständlich, daß der Wiederaufbau sich nur als komplexer Aufbau würde bewerkstelligen lassen. Nur ein Aufbau an allen Organen, an allen Funktionen des Stadtorganismus, nur der Aufbau, der die Beziehungen eines Teiles zum anderen, einer Funktion zur anderen in Rücksicht zog, konnte uns dem Ziele näherbringen, die Stadt harmonisch als Gesamtorganismus wieder erstehen zu lassen. Wohnungen und Arbeitsstätten waren zu fördern, Krankenanstalten und Sport-Spielplätze zu errichten, Verkehrsadern und Grünanlagen erforderlich, Versorgungseinrichtungen und Bauten der Kultur, Grundschulen und Fachschulen gehörten gleichermaßen zum Programm.

Dieser Katalog ist nur eine Grobeinteilung, aber er zeigt, daß bei aller notwendigen Gewichtung, etwa bei Wohnungen und Schulen das Gleichzeitige im Aufbau das Kriterium dessen ist, was inzwischen geschah. Die Bürgerschaft selbst bestätigte diesen Weg drei Tage nach der Währungsreform durch den mutigen Beschluß über den Wiederaufbau des Schauspielhauses in vergrößerter und moderner Form. Sie beschloß auch die bevorzugte Förderung des Wohnungsbaues, durch die bis zum Ende der Berichtszeit dieses Buches 50 % der zerstörten Wohnungen wiedergewonnen wurden, nämlich rund 30 000 Einheiten. Sie sorgte dafür, daß zehn neue Grundschulen nach besonderer Typenentwicklung durch Bau- und Schulverwaltung in 3½ Jahren erstellt wurden, daß die ehem. Kaiserbrücke in 30 m Breite bei entsprechender Ausbildung des Straßenzuges vom Wall bis Neustadtswall die Altstadt verkehrlich entscheidend entlasten wird, daß die Wallanlagen in alter Pracht fester die Stadt umgürten als vor dem Kriege und der Zustand voller Umringung fast wieder erreicht wird. Dies sind jedoch nur einige Beispiele. Die Bauverwaltung als ausführendes Organ schätzt sich glücklich, diese Aufgaben zugewiesen erhalten zu haben, sie findet die Belohnung ihrer oft schweren Arbeit in der Anerkennung einiger besonderer Lösungen durch Fachleute aus aller Welt. Sie bezog aber auch die Gedanken der Architekten ihrer Stadt und weiterer Gebiete mit in ihre Planungen ein durch Ausschreibungen einer Reihe von Wettbewerben städtebaulicher und baulich gestaltender Art.

Die Zusammenarbeit, die sich mehr und mehr zwischen den freien Architekten und den bauenden Behörden anbahnte, verspricht gegenseitige Befruchtung und gute Erfolge für den Aufbau der Stadt. In den folgenden Abhandlungen sind auch hierfür Beispiele enthalten.

Die Bilder dort werden ein stolzes Manifest sein für die letzten Jahre der mit diesem Buche beschriebenen Stadt Bremen und ihrer Bauten. In diesen letzten Jahren hat die Bevölkerung bewiesen, daß sie ungebrochen ist, trotz größter Demütigungen und Enttäuschungen, trotz namenlosen Elends und Leides, das sie erdulden mußte. Sie hat aber auch die Möglichkeiten, die sich ihr aus den wirtschaftlichen Hilfen Amerikas boten, genutzt, um mit ihrer Stadt wiederaufzusteigen zu dem alten guten Ruf. Sie setzte damit die Tradition der Stadt fort:

„Buten un binnen, wagen un winnen."

Tippel

[7]) Index 1936 = 100, Ende 1944 = 128, 1948 vor der Reform = 187,3, 1949 = 204,1, 1950 = 196,9, 1951 = 225,3.

XI

HOCHBAUTEN

a) Schulen, Jugendheime und Kindertagesheime

Bremische Schulbauten von 1900 bis 1940

Die Schulen liegen in dem weiten Stadtgebiet so zerstreut, daß es für den Betrachter nicht ganz leicht ist, sie als Gesamtheit ins Auge zu fassen und in ihrem baugeschichtlichen Zusammenhang zu überblicken. Erst wenn man sie alle um sich versammelt und nach ihren Entstehungszeiten ordnet, beginnen sie vernehmlich zu reden über den Geist ihres Zeitalters und ihrer Erbauer, ungeschminkt und unbestechlich, wie es solcher steinernen Zeugen Art ist.

Uns bleiben sie um so weniger stumm, als wir die kurze Geschichtsspanne, von der sie künden, miterlebt haben; und so werden wir uns auch nicht wundern, daß ihre historischen Aussagen im ganzen einen verworrenen, unharmonischen Eindruck machen, wie es dem Charakter dieses Zeitalters entspricht. Wir vermissen eine klare Linie, eine gleichmäßige Qualität. Und doch ist, wenn man genau hinsieht, unter dem krausen Wellenspiel der Oberfläche eine stetig gerichtete Strömung unverkennbar, die dem Golfstrom der technischen Zivilisation parallel läuft, eine Strömung, die sich von keinem Krieg und keiner Not beirren ließ und mit lautloser Beharrlichkeit alle übrigen Willens- und Gestaltungskräfte unterwandert hat.

Im Zuge dieser Strömung sind die Schulen seit 1900 heller und freundlicher geworden, reicher gegliedert, schärfer durchdacht; ihre Ausstattung mit Anlagen für Spiel und Sport, Körperpflege, mit eigenen Räumen für Zeichnen, Musik, Naturkunde und Werkunterricht hat sich allen Rückschlägen des Volkswohlstandes zum Trotz ständig verbessert und vermehrt. Das Tempo freilich der Schulbautätigkeit schwankt wie ein empfindlicher Pegel mit dem Wellenspiel der wirtschaftlichen und politischen Zustände auf und ab, wie das besser als Worte die folgende Zeittafel der Schulbauten verdeutlicht. Jener Strömung und diesen Wellen anheimgegeben, von den launischen Winden der Moden getrieben oder gegen sie aufkreuzend, sehen wir die Architekten ihr schmales Boot kultureller Gestaltung zu steuern bemüht, auch in dieser letzten Schaffensfreiheit oft noch eingeengt durch den von oben befohlenen Kurs.

Zeittafel der Schulbauten 1900 bis 1940

1900
- 03 Hohwisch (16).
- 05 Rechtenflether Str. (16).
- 06 Oslebshausen (8), Neues Gymnasium, jetzt Oberschule für Jungen, Hermann-Böse-Str., Realgymnasium, jetzt Oberschule für Jungen Am Barkhof, Technikum, jetzt Bau- und Ingenieurschule.
- 07 Ohlenhof (16), Kirchenallee (Hilfsschule).
- 08 Hemelinger Str. (16).
- 09 Alter Postweg (8), Oderstraße (16), Leibnizplatz (0).

1910
- 11 Ritterhuder Str. (32).
- 12 Holzhafen (8), Nürnberger Str. (16), Schönebecker Str. (16), Regensburger Str. (16), Vegesacker Str. (H).
- 13 Pulverberg (16), Humannstr. (32), Steffensweg (O), Karlstr. (M), Mainstr. (H), Vietorschule.
- 14 Osterholz (16), Kornstr. (32), Gothaer Str. (H), Schomburgschule.
- 15 Wiehenstr. (8), Stader Str. (16), Helgoländer Str. (32).
- 16 Oberschule für Mädchen Kleine Helle (M).
- 19 Gewerbliche Berufsschule A. d. Weserbahn.

1920
- 23 Kunstgewerbeschule, jetzt Staatliche Kunstschule.
- 29 Oberschule für Mädchen im Westen (M).

1930
- 31 Delmestr. (16), Schaumburger Str. (16).
- 32 Hemelingen (16).
- 36 Erweiterungsbau Rablinghausen.
- 37 Erweiterungsbau Finkenau, Erweiterungsbau Philosophenweg (M).

1940

(8) bedeutet achtklassige Volksschule; (O) Oberschule; (M) Höhere Mädchenschule; (H) Hilfsschule.

Vor 1900 galten Schulen noch kaum als Werke der Baukunst; ist doch im 1. Bande von „Bremen und seine Bauten 1900" neben der Zwillingsschule des Alten Gymnasiums von den mindestens 30 damals vorhandenen Volksschulen nur eine einzige der

Erwähnung und Abbildung gewürdigt worden. Und diese eine kann uns in der Tat so ziemlich für alle gelten. Was damals an Schulen aus den Schubladen der Bauämter ans Licht gezogen und in die Welt gesetzt wurde, verkörpert in glatten oder glasierten und profilierten Verblendern eine papierene Neugotik, eine unbehagliche Mischung von Baugeschichte, Bürokratie und Maschinentechnik, noch frostiger durch die Nordlage der Klassen, die dem damaligen Belichtungsideal entsprach. Aber malen wir das Bild auch nicht zu düster: Die Bulthauptschule am Neustadtswall – jetzt leider völlig zerstört – hat bewiesen, daß selbst diese trockene Backsteingotik eine frische Blüte zu treiben vermochte, und daß man damals nicht einmal jenes Sinnes für die Reize des Baustoffs und seine werkgerechte Behandlung entbehrte, den wir doch sonst jener Zeit abzusprechen geneigt sind. Leider lassen sich weder der Meister noch eine Abbildung seines Werkes ausfindig machen.

1900 bis 1915

Das junge 20. Jahrhundert beginnt verheißungsvoll mit einem frischen Windstoß in den Aktenstaub des Schulbauwesens: Senat und Bürgerschaft beschließen, für zwei neue Gymnasien im Parkviertel einen Wettbewerb unter den deutschen Architekten auszuschreiben – ein Zeichen, daß man das Alte als rückständig empfand und lebhaft danach verlangte, neuen Gedanken und neuem Gestalten Raum und Ausdruck zu geben. Man wird annehmen dürfen, daß die preisgekrönten und verwirklichten Entwürfe der siegreichen Berliner Architekten dem damaligen Ideal einer modernen Oberschule nahe gekommen sind; und wenn wir auch heute dieser – um ein Wort jener Zeit zu gebrauchen – „deutsch-gemütvollen" romantischen Renaissance mit Giebeln und Turm, Erkern und Arkaden, mit ihrem Wechsel von Rauhputz, Sandstein und Holzwerk ferner stehen, so erkennen wir doch an, daß die Architekten ihre Formgedanken frisch, fast virtuos vorzutragen, die Baukörper lebendig zu gliedern und die gegebenen Standorte städtebaulich geschickt zu nutzen verstanden haben. Beide Schulen erfüllten im Innern wie im Äußern alle Anforderungen, die der Wissensstand der Schulmänner und Hygieniker sowie der Wohlstand und Stolz der Stadt und ihrer Bürger an sie stellen durften (Abb. XI a 1 und 2).

Fast gleichzeitig vollendet die Hochbauverwaltung den stattlichen und großzügigen Neubau des Technikums – jetzt Bau- und Ingenieurschule – am Neustadtswall, in Ziegeln und Sandstein, ein Ereignis, das für die Bremer wenig bedeuten mochte, weil es sich auf dem von je als Stiefkind behandelten linken Weserufer abspielte.

Noch zwei weitere Oberschulen für Knaben folgen in kurzen Abständen, die eine in der Neustadt am Leibnizplatz (1909), die als eines für viele



Abb. XI a 1 Oberschule für Jungen Am Barkhof (früher Neues Gymnasium)



Abb. XI a 2 Oberschule für Jungen an der Hermann-Böse-Straße (früher Realgymnasium)

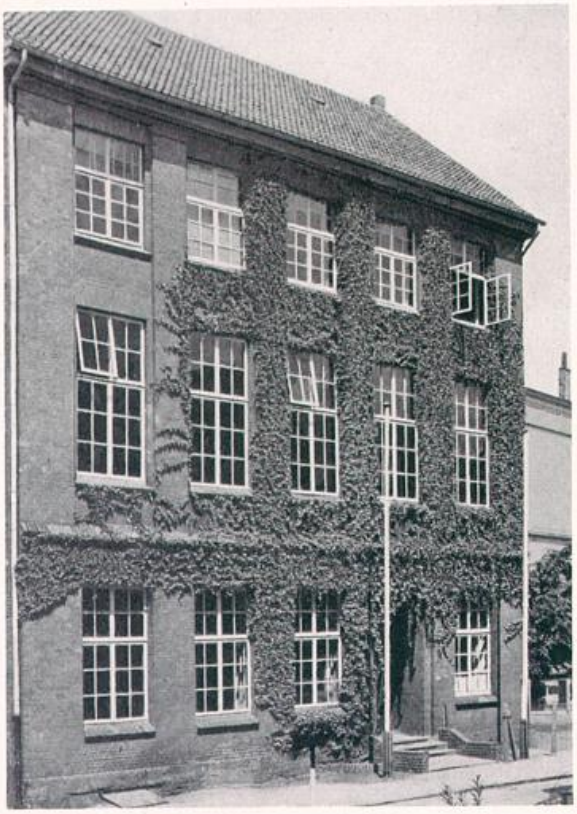


Abb. XI a 3 Lehrerinnen-Seminar an der Karlstraße jetzt Oberschule für Mädchen

Beispiele gelten mag, wo das gewagte Streben, eigene Formen zu erschaffen, im Halben stecken blieb; die andere im Westen am Steffensweg, die uns lehrt, daß auch eine vorsichtigere Anlehnung an erprobte Tradition noch keine zeitlose Gültigkeit verbürgt.

Mit glücklicherem Gelingen ist der straffe Ziegelbau des Lehrerinnen-Seminars – jetzt Oberschule für Mädchen – (1913) (Abb. XI a 3) wirkungsvoll in die enge Schlucht der Karlstraße gestellt, und auch die stattliche Oberschule für Mädchen an der Kleinen Helle (1916) – die erste ihrer Art – steht als gutes Beispiel für die Wiedererweckung des werkgerechten Ziegelbaus am Ende jener durch den ersten Weltkrieg beendeten fruchtbarsten Epoche des bremischen Schulbauschaffens (Abb. XI a 4).

Bei den Volksschulen finden wir bis um 1900 einen Typ eingewurzelt, der 16 bis 18 Klassen in drei hohen Geschossen enthält. Das Rückgrat des Grundrisses bildet ein gerader Flur, an den sich im Norden die Klassen, im Süden in der Mitte die Turnhalle, seitlich zwei Treppenhäuser lagern nebst je einem weiteren Raum von Klassengröße. Ein Zeichensaal wird meist als spätere Zutat, nicht immer glücklich, aus dem Dach herausgebaut.

Nach 1910 wird dieses Schema freier gehandhabt in dem richtigen Bestreben, jedes Schulhaus mit den Gegebenheiten seines Standortes in Einklang zu setzen. Ein neuer Typ entsteht dann durch die Vereinigung einer Knaben- und Mädchenschule zu einem 32klassigen Gebilde, das mit seiner Baumasse aus dem seichten Häusermeer der Vorstadt mächtig hervortritt. Zwischen 1911 und 1915 werden vier solcher Großschulen vollendet, eine in der Neustadt, die übrigen im volkreichen Westen. Dem wirtschaftlichen Denken entstammend kam solche Ballung von Schulraum dem Streben nach starken Architekturwirkungen entgegen. Die längeren Schulwege, die bürokratische Schulverwaltung und das lärmende Massenwesen mußte man wohl oder übel mit in Kauf nehmen.

In den zwölf Jahren, die wir hier zunächst ins Auge fassen, von 1904 bis 1915, ist im bremischen Volksschulbau architektonisch ein Fortschritt zum Besseren unverkennbar. Die Schule an der Hohwisch gehört trotz der Zugeständnisse an den Jugendstil geistig noch dem vorigen Jahrhundert an; denn es macht wenig aus, ob man das dürre Schema neugotisch oder neumodisch drapiert. Auf die Schule an der Rechtenflether Straße (1905) hat vielleicht der Wettbewerb um die beiden neuen Gymnasien anregend gewirkt, und die Schulen am Ohlenhof, an der Hemelinger Straße und am Alten Postweg (neuer Flügel) sind Putzbauten von einer neuen Schlichtheit, knapp und klar in der Behandlung des an sich nicht neuen Themas. Mit der Schule an der Oderstraße (1909) hebt eine lange Reihe von Ziegelbauten an, die sich von den Künsteleien der oben erwähnten Schulgotik fernhalten und mit zunehmender Deutlichkeit sichtbar machen, was sich architektonisch aus diesem bodenständigen, wohlfeilen und technisch vortrefflichen Baustoff, wenn man ihn ohne Künstelei, werkgerecht und liebevoll handhabt, an schlichtem Reiz herausholen läßt. Überall sah man über weiße Häuschen hinweg die festen dunklen Ziegelklötze mit hohen Dächern ragen, es lag etwas Starkes in dieser ruhigen Konsequenz. Es war hier ein Weg beschritten, der ohne



Abb. XI a 4 Oberschule für Mädchen an der Kleinen Helle

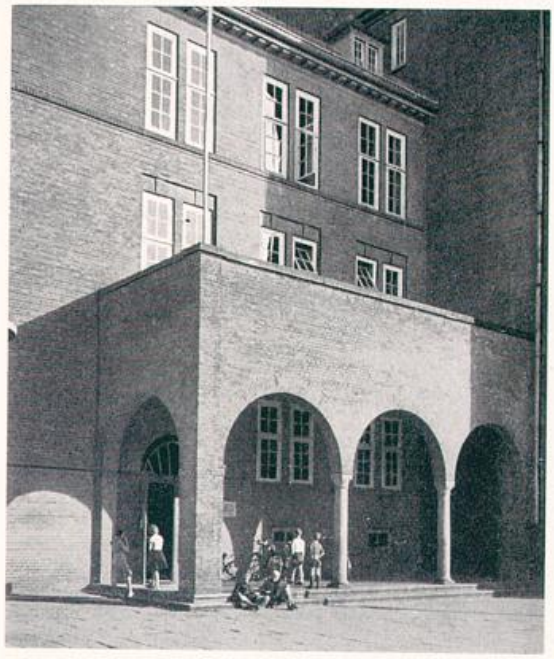


Abb. XI a 5 Volksschule an der Kornstraße

die Zäsur des Weltkrieges vielleicht zur vollen Ausreifung einiger weniger sehr guter Volksschultypen hätte führen können; hatte doch die Entwicklung zu Beginn des Krieges etwa mit den Schulen an der Kornstraße (Abb. XI a 5) und Stader Straße schon eine weitgehende Einheit zwischen Zweck und Form gezeitigt, so daß die letzte Vereinfachung und Ausformung greifbar nahe schien. Auch die Oberschulen an der Karlstraße und an der Kleinen Helle verdienen in diesem Zusammenhang noch einmal genannt zu werden. Da für alle diese Schulen die beiden Hochbauämter verantwortlich zeichnen, ist es nicht möglich, das Verdienst der beteiligten Architekten um ihre Gestaltung richtig abzuschätzen und zu würdigen. Uns scheint, daß der begabte und tätige Baurat Fritsche hier zuerst zu nennen wäre, neben ihm aber auch der Baudirektor Knop, Oberbaurat Ohnesorge und Kummer, Baurat Oehring und Ulrich. Beim Technikum soll Architekt Niehaus maßgebend mitgewirkt haben.

Freischaffende Architekten hat man in Bremen weniger als in vielen anderen deutschen Städten mit Schulbauten betraut. Der Erfolg beim Neubau der beiden Gymnasien hätte wohl dazu ermutigen dürfen, sie mit heranzuziehen, und wenn man die wenigen von freien Architekten geschaffenen Privatschulen betrachtet, die Schomburgschule, vor allem aber die Vietorschule an der Karl-Schurz-Straße, so wird man die enge Beschränkung auf die beamteten Kräfte doch bedauern. Die Vietorschule von Abbehusen † und Blendermann † (1913) (Abb. XI a 6) möchten wir die erfreulichste von allen Schulen Bremens nennen. Im Aufbau wohlgegliedert, mit einfachen Mitteln gestaltet, hat sie mit nur zehn Klassen in zwei Geschossen den menschlichsten Maßstab und die behaglichsten Proportionen. Sie ist nicht auf Kontrast zu ihrer Umgebung, sondern auf Einfügung gestimmt, was in weniger begünstigten Kleinhausvierteln freilich nicht möglich gewesen wäre. Die heitere Klarheit, die eine so bescheiden bemessene Schule ausstrahlt, hängt auch wohl damit zusammen, daß man empfindet: Hier kann ein Schulleiter zugleich noch Lehrer und Erzieher bleiben – ein Eindruck, den man übrigens auch von den Hilfsschulen mit ihren wenigen behaglichen Klassenzimmern gewinnt. Das Menschliche gedeiht am schönsten im engeren Rahmen.

1916 bis 1932

Es ist wohl nicht so sehr die Verarmung im Gefolge des Weltkrieges, wie der verminderte schulpflichtige Nachwuchs gewesen, was eine lange, 15jährige Pause im Volksschulbau verursacht hat. Der Kunstgewerbeschule Am Wandrahm, jetzt Staatliche Kunstschule, nach Meister Rudolf Jacobs Plänen sieht man die Notzeit nicht an: Sie ist 1923 in dem tollen Treibhaus der Inflation erwachsen, wo ein gewandter Finanzmann für ein Ei und Butterbrot Paläste bauen konnte (Abb. XI a 7).

Anders wird man die großen Kosten beurteilen, die der Staat für die drei mächtigen Klinkerbauten der Oberschule für Mädchen im Westen (1929) und der Volksschulen an der Delmestraße (1930) und Schaumburger Straße (1931) in teurer Zeit aufgewendet hat. Alle drei haben, gemessen an den Gepflogenheiten der Jahre vor 1915, recht üppige Einrichtungen: Außer der großen Turnhalle (bei der Oberschule sogar zwei) eine stattliche Aula, außer dem Zeichensaal eigene Räume für Musik, Physik und Chemie, Biologie, dazu Werk- und Handarbeitsräume, so daß – wie ein damals aufgestellter Kostenvergleich ausweist – der



Abb. XI a 6 Vietorschule an der Karl-Schurz-Straße
Architekten Abbehusen † und Blendermann †



Abb. XI a 7 Kunstgewerbeschule Am Wandrahm
jetzt Staatliche Kunstschule
Architekt BDA R. Jacobs †

Geldaufwand je Klasseneinheit sich nahezu verdreifacht hat! Mag ein kleiner Teil dieser Mehrkosten dem erhöhten Preisindex zur Last fallen, ein anderer den geklinkerten Schauseiten und begehbaren Flachdächern – Neuheiten, die sich als technisch nicht unbedenklich erwiesen haben –, so sind sie doch hauptsächlich der politischen Tendenz zuzuschreiben, das Bildungsziel der Volksschulen dem der höheren Schulen möglichst anzunähern. Dieser Versuch, dessen Durchführung große Mittel erfordert hätte, mußte damals an den Staatsfinanzen scheitern, deren Zustand es in den folgenden Jahren kaum noch gestattete, die vorhandenen Schulen baulich einigermaßen instand zu halten.

Und doch ist der Sache des Schulbaus mit diesen Neubauten ein Dauergewinn entstanden, den sie so leicht nicht wieder preisgeben wird: Der weite Raum zugunsten von Spiel und Sport! Allzuoft hatte man früher das erste beste Staatsgrundstück genommen und eine Schule schlecht und recht hineingezwängt. Das gab dann der ganzen Anlage von Anfang an etwas Verquältes. Bei der Schule an der Delmestraße (Abb. XI a 8) dagegen fühlt man, wie der Architekt es genießt, dem Drang in die Breite, den der Blick auf Schulbauten in Hamburg oder Frankfurt a. M. geweckt haben mochte, nachgeben zu können. Die Horizontale wird Trumpf und durch flache Dächer, lange Gesimsbänder und breitliegende Fensterscheiben kräftig unterstrichen. Modischer Übertreibungen ungeachtet sind die drei genannten Klinkerschulen doch mit Schwung und sicherer Hand gestaltet, die wir wohl in erster Linie dem damals beim Hochbauamt tätigen und geschätzten Architekten Windrath zurechnen dürfen, der später ein Opfer des Luftkrieges geworden ist.

1933 bis 1940

Der politische Umschwung von 1933 wirkt sich auch im bremischen Schulbau aus, indem neue Männer und Auffassungen zur Geltung kommen; doch sind weit mehr Schulen geplant als ausgeführt worden: Der Zusammenbruch großer Privatunternehmen um 1931 hatte auch die Staatsfinan-

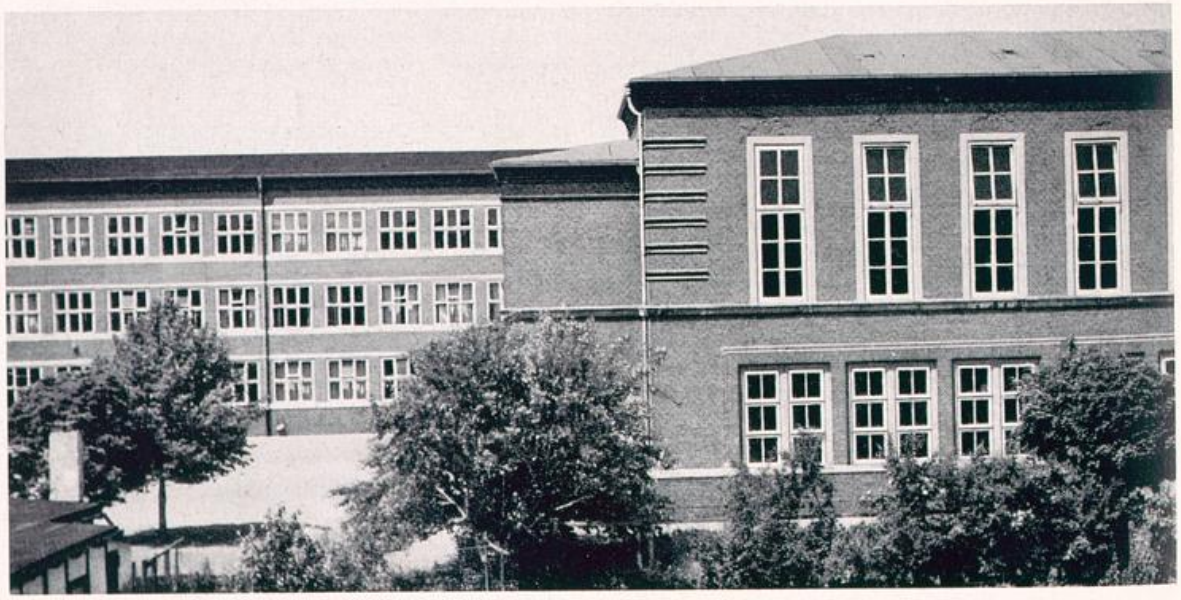


Abb. XI a 8 Volksschule an der Delmestraße

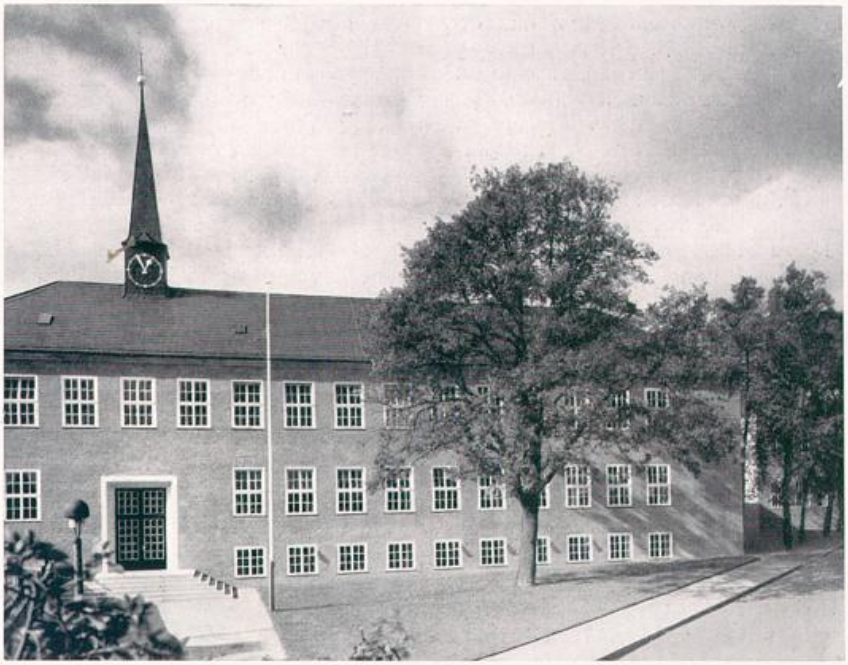


Abb. XI a 9 Volksschule in Rablinghausen

zen nachhaltig getroffen. So mußte man sich zunächst damit begnügen, der akuten Schulraumnot in den Außengebieten nach altem Rezept mit rasch aufgestellten Holzhäusern abzuhelfen, wobei man diesen „Schulbaracken" doch ein anständiges Aussehen abzugewinnen suchte.

Was dann bis zum zweiten Weltkriege noch geplant worden ist, trägt – der Finanzlage angemessen – den Stempel der Schlichtheit und Wirtschaftlichkeit, ohne doch in die Tiefebene nüchterner Zweckhaftigkeit abzugleiten. Das war in erster Linie das Verdienst Gerd Offenbergs, des Baudirektors, dessen ausgeprägter künstlerischer Sinn damals das bremische Bauen vielseitig belebte. Unter seiner Oberleitung wird 1936 zunächst die Volksschule in Rablinghausen – ein unschöner Ziegelrohbau – durch einen Anbau und eine Turnhalle erweitert (Abb. XI a 9). Der neue Klassenflügel legt sich, einen kleinen Binnenhof umschließend, vor den Altbau und gibt ihm so ein neues Gesicht. Die angeschlagenen Töne – roter Backstein, weiße, in der Fläche liegende Sprossenfenster, ein würdiger Eingang und darüber der schlanke Dachreiter – klingen gut zusammen mit



Abb. XI a 10 Volksschule an der Finkenau

dem benachbarten Biedermeierkirchlein hinterm Weserdeich. Das alles hat der Krieg vernichtet, ebenso auch den zweiten Volksschulneubau an der Finkenau (1937) in Oslebshausen (Abb. XI a 10 und 11). Er stand am Rande des Finkeschen Parks erhöht über der Finkenausiedlung in städtebaulich glücklicher Lage und verdankte seine liebevolle Gestaltung dem Architekten Roselius. Das Bauprogramm für die Volksschulen enthielt damals zwar keine Aula mehr – diese wurde durch eine gute Ausstattung der Turnhalle ersetzt –, aber außer mehreren Werkräumen regelmäßig eine Volksbücherei mit besonderem Eingang, damit sie von jedermann benutzt werden konnte.

Den Bauwillen dieser Epoche möge zuletzt noch die Modellaufnahme der von Offenberg geplanten Grollandschule verdeutlichen: Sie sollte das Herzstück der Grollandsiedlung bilden (Abb. XI a 12). Der Bau umfaßt den Schulhof von drei Seiten und öffnet sich, von zwei Turnhallen flankiert, nach Norden zu dem Sportplatz. Am Hof erscheint die Schule zweigeschossig, mit Pausenarkaden im Erdgeschoß und Klassen darüber im Obergeschoß; nach außen zeigt sie sich eingeschossig, unten die Klassen, während oben die Flure mit hohen Erkern aus dem mächtigen Dach schauen. Der Bau zeigt hohe Reize, aber freilich auf Kosten der strengen Logik im inneren Gefüge, wie sie mancher von einem Zweckbau unseres Jahrhunderts fordern wird.

Ebenso wie die Grollandschule sind noch drei weitere Volksschulen in der Planung – z. T. durch Privatarchitekten – steckengeblieben. Der zweite Weltkrieg brach herein, strich fast alles, was viele Generationen erbaut hatten, unbarmherzig durch und stellte die Überlebenden einer Trümmerwelt und der unermeßlichen Aufgabe des Wiederaufbaus gegenüber.

Damit beginnt ein neues Kapitel im Buche Bremens und seiner Bauten.

Hermann Gildemeister



Abb. XI a 11 Volksschule an der Finkenau

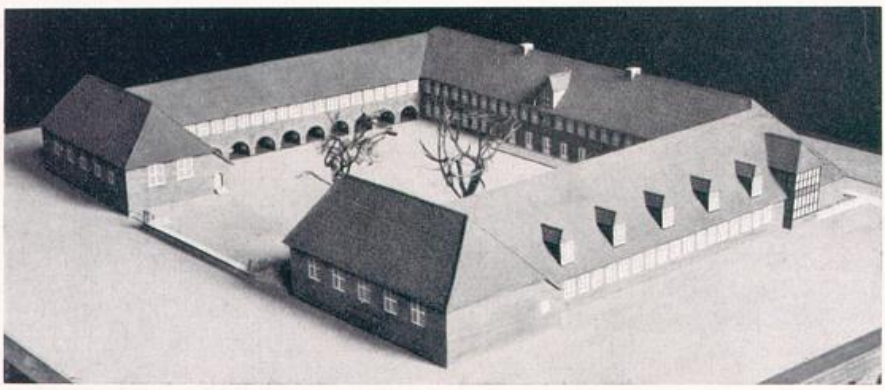


Abb. XI a 12 Volksschule in Grolland

Entwicklung des Schulbaues nach 1945

Die Zerstörungen an Schulgebäuden sind in Bremen wie in den meisten deutschen Städten sehr erheblich. Von 150 Schulgebäuden mit 1426 Klassen für 54 000 Kinder blieben im Jahre 1945 nur 30 unzerstört, 48 waren völlig vernichtet, 72 hatten schwere Beschädigungen. Obwohl Bremen 1945 nur 330 000 Einwohner hatte und 1939 450 000, betrug die Kinderzahl 1945 bereits 55 000 und stieg bis 1950 auf 65 000 an. Die starken Geburtenjahrgänge der früheren Jahre waren nun schulpflichtig und stellten die Bauverwaltung nicht nur vor das Problem des Wiederaufbaues, sondern zugleich auch vor die schwierige Frage des Neubedarfs. Die Wiederaufbauarbeiten konnten bis zur Währungsreform aus den bekannten Gründen des Material- und Arbeitermangels und der beschränkten Arbeitsleistung nicht in dem notwendigen Maße durchgeführt und erst nach der Währungsreform soweit gefördert werden, daß bis Anfang 1950 wieder 108 Gebäude mit 1141 Klassen benutzungsfähig waren. Die beschädigten und aufbauwürdigen Schulgebäude waren damit im wesentlichen wiederhergestellt und zeigten wieder nach außen und innen ein sauberes Ansehen. Die Dürftigkeit des baulichen Zustandes, die jahrelang die Unterrichts- und Erziehungsarbeit stark beeinträchtigte, war überwunden. Die Wiedergewinnung von Klassen und Spezialräumen durch Wiederaufbau ist jetzt fast beendet, allerdings noch nicht der Wiederaufbau zerstörter Turnhallen und Festsäle, die in ihrer Dringlichkeit gegenüber der Erstellung von Klassenraum zunächst zurücktreten mußten. Der früher als selbstverständlich angesehene Zustand, daß jede Klasse ihren eigenen Klassenraum hat, liegt aber noch weit entfernt. Es fehlen noch rund 600 Klassen als Ersatz für die zerstörten Schulen, zur Aufnahme der starken Geburtenjahrgänge der Vorkriegszeit und des Zuwanderungsgewinnes nach Aufhebung der Zuzugssperre. Allein die Volksschule hatte 1950 10 000 Kinder mehr als vor dem Kriege. Nur ein großzügig angelegtes Neubauprogramm kann die Schulraumnot voll überwinden.

Es mußte zunächst eine genaue Standortuntersuchung für den Neubau von Schulen vorgenommen werden, die dem Wiederaufbau und der baulichen Entwicklung der gesamten Stadtgebiete Rechnung trägt. Die ersten Neubauten entstanden nicht in den völlig zerstörten und noch nicht wiederaufgebauten Wohngebieten, sondern in den zur Zeit übervölkerten, nicht oder nur wenig beschädigten Außengebieten, ohne aber dabei der augenblicklichen Übervölkerung, im Hinblick auf die Umgruppierung der Bevölkerung, im Zuge des kommenden Wiederaufbaues voll Rechnung zu tragen.

In den Altbaugebieten entsprechen die Schulgrundstücke selten den Anforderungen unserer Zeit. Es wäre nur möglich, den kasernenartigen Bau, wie er früher üblich war, neu erstehen zu lassen. Auch sind die Grundstücke zu klein geschnitten, da das Raumprogramm sich gegenüber der Vorkriegszeit erweitert hat. Die in Bremen vor dem ersten Weltkriege übliche Bauart war die 16klassige Schule mit Zeichensaal, Physikraum und Turnhalle als Spezialräumen, deren Unterrichtsarbeit in erster Linie auf die Ausbildung des Intellekts gerichtet war. Sie war ein allgemein sichtbarer Ausdruck des pädagogischen Wollens ihrer Zeit. Die bremische Lehrerschaft trat in ihrem fortschrittlichen Teil bereits in den zwanziger Jahren für den Gedanken der Arbeitsschule und Einheitsschule ein. Bei den Kämpfen um die Planungen der Schulen an der Delmestraße (Abb. XI a 8) und Schaumburger Straße Ende der 20er Jahre setzte sich der fortschrittliche Teil der bremischen Lehrerschaft weitgehend gegen die Vorlage erstarrter Baupläne durch.

Das neue Schulgesetz

Die heutigen Schulhausbauten sollen sichtbarer Ausdruck des pädagogischen Wollens unserer Zeit sein. Es müssen die raummäßigen Vorbedingungen geschaffen sein für die Stätte, in der die Jugend ihre geistigen und körperlichen Kräfte entwickelt. Für die bremische Schulbauplanung sind das von der Bürgerschaft beschlossene „Gesetz über das Schulwesen" vom 4. April 1949 und die neue Stadtplanung maßgebend. Die neue Schulbauplanung ist daher ohne einen kurzen Blick auf dieses Gesetz nicht verständlich.

Sämtliche Schulen Bremens bilden die allgemeine Volksschule. Sie gliedert sich in Grund- und Oberschule (§ 13). Die Grundschule vermittelt das gemeinsame Wissen für alle weiterführenden Bildungsanstalten (§ 14, Abs. 1). Die Oberschule führt die Kinder durch vier differenzierte Zweige bis zum Schulabschluß. Sie gliedert sich in:

Zweig A) mit 3 Jahren allgemein bildendem Vollunterricht und
3 Jahren anschließendem Berufsschulunterricht,

Zweig B) mit 4 Jahren allgemein bildendem Vollunterricht und
2 Jahren anschließendem Berufsschulunterricht,

Zweig C) mit 3 Jahren vorbereitendem wirtschaftswissenschaftlichem Vollunterricht nach voraufgegangenem abgeschlossenem Vollunterricht in den Zweigen A) oder B), wobei für die Schüler des Zweiges B) entsprechende Übergangsmöglichkeiten zu schaffen sind (Berechtigung zur Aufnahme an Wirtschaftshochschulen),

Zweig D) mit 6 Jahren allgemeinwissenschaftlichem Vollunterricht (Aufnahmeberechtigung an Universitäten und Hochschulen).

Die Bauprogramme der Grund- und Oberschule sind sehr unterschiedlich. Für die Jahrgänge der

Grundschule sind beispielsweise kurze Schulwege, die keine Verkehrsstraßen überkreuzen, unbedingtes Erfordernis, während den Schülern der Oberschule weitere Schulwege zugemutet werden können. Die Grundschule kann auf die meisten Spezialräume verzichten mit Ausnahme von Turnhalle mit Duschraum, während die Oberschule mit allen Spezialräumen für den naturwissenschaftlichen, den Werkunterricht und für die musische Erziehung zu versehen ist, neben der Turnhalle mit Duschraum und Sportanlagen, der Bücherei und dem Festsaal mit Bühne. – In den ersten Grundschuljahren wird die Grundlage der Erziehung zu wirklich demokratischer Gemeinschaft gelegt. Diese entwickelt im Kinde die Findung der Persönlichkeit und ihre echte Einfügung in die Gemeinschaft, während die Oberschule die Vertiefung des Wissens nach den verschiedenen Begabungen vermittelt, deren Übergang in alle Zweige durch die Einführung der Schulgeld-, Lehr- und Lernmittelfreiheit nur nach den Anlagen und Neigungen der Schüler erfolgt.

Die räumliche Zusammenfassung der verschiedenen Zweige der Oberschule, soweit „sachliche und lehrplanmäßige Erfordernisse dem nicht entgegenstehen" (§ 17), gibt die Möglichkeit, die Spezialräume intensiver auszunutzen (Turnhalle, Aula, Fachräume) und die in der Grundschule angebahnte Erziehung der gesamten Jugend zur Gemeinschaft fortzusetzen. Während also die Grundschule in kleinen Einheiten bis zu höchstens zwölf Klassen wegen der kurzen Schulwege möglichst in der Nähe der Wohnungen geplant wird, werden die zusammengefaßten Oberschulen künftig ein größeres Raumprogramm darstellen als früher.

Die Bedeutung der Schule für die Allgemeinheit

Die Schule wird sich aber auch mehr mit allen ihren Einrichtungen als Mittelpunkt des Gemeinschaftslebens der Elternschaft und der Bevölkerung öffnen. Hiermit bewegt sie sich in den Gedankengängen der neuzeitlichen Stadtplanung, die bestrebt ist, das gesamte Stadtgebiet in kleinere Stadtgemeinschaften (sogenannte Nachbarschaften) zu gliedern und diese durch Grünanlagen, in denen manche der Gemeinschaftsanlagen Platz finden, zu trennen. So ergibt sich die Möglichkeit, für jeden Stadtteil ein eigenes Gemeinschaftsleben zu entwickeln, für das das Schulgebäude von wachsender Bedeutung wird. Der Festsaal wird nicht nur für Schulfeiern und -aufführungen, sondern ebenso für Versammlungen, Vorträge und musikalische Darbietungen der Allgemeinheit zur Verfügung stehen, ebenso wie die Spezialräume den Vereinigungen für ihre Bildungsarbeit und die Turnhalle mit den Spielplätzen dem sportlichen Leben der Turnvereine offenstehen. Die Eingänge zum Festsaal, zur Turnhalle und zur Volksbücherei müssen deshalb so liegen, daß sie ohne Betreten der übrigen Teile des Gebäudes zugänglich sind. An die Gesamtanlage dieser zum Bildungszentrum einer Nachbarschaft gewordenen Schule schließen sich die Heime für die Kleinkinder und die reifende Jugend an, tunlichst aber in gewisser Entfernung von den eigentlichen Schulräumen, um gegenseitige Störungen zu vermeiden. So wird die Schule von innen heraus aufgegliedert in kleinere Einheiten, die eine menschliche Gemeinschaft bilden können. Nicht mehr die Zusammenballung von Bauten als städtebaulicher Akzent oder als Ausdruck staatlicher Autorität, sondern die Eigenart und Aufgabe der Schule bestimmen die bauliche Gestaltung und den Bauplatz mit seiner Einbindung in Grünanlagen und seinen vielfaltigen Möglichkeiten zur Entfaltung von Geist und Körper. Das Schulgebäude soll im Äußeren schlicht, in seiner Ausstattung zweckmäßig und gediegen sein und vor allem die menschlichen Maßstäbe wahren. Die vielseitige Verwendung seiner Räume für die Gemeinde rechtfertigt die erhöhten Kosten auch in der gegenwärtigen Zeit.

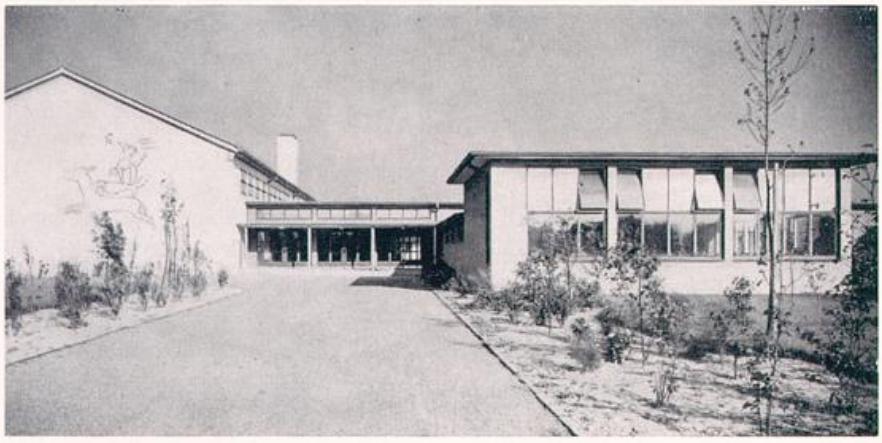


Abb. XI a 13 Volksschule in Habenhausen, 1950, Entwurf Hochbauamt

Der Flachbau

Bei der großen Ausdehnung des Stadtgebietes zwingt die Schulraumnot in vielen Stadtbezirken zugleich anzufangen. Da es aus finanziellen Gründen nicht möglich ist, in allen Stadtnachbarschaften zugleich die Schule voll auszubauen, kann der Flachbau den stufenweisen, störungsfreien Ausbau besonders gut befriedigen, der zudem die Wünsche des Erziehers nach größerer Naturverbundenheit besser als der Stockwerkbau erfüllt. Schulen in billiger Barackenbauweise zu erstellen, mußte wegen der hohen Unterhaltungskosten, die schon innerhalb von 20 Jahren die Kosten einer massiv gebauten Schule überschreiten, abgelehnt werden.

Eine bemerkenswerte Notlösung ist der Schulbau in Grambke, den das Bauamt Bremen-Nord (Baurat Haslob) zur kurzfristigen Beschaffung von zusätzlichen Schulräumen geschaffen hat in einer Stadtnachbarschaft, in der ein endgültiger Schulhausbau noch nicht durchgeführt werden konnte. Hier wurde eine Bauform gewählt, die es ermöglicht, die Klassenräume in Einzelhäuser einer Siedlung zu verwandeln, wenn sie nach dem Bau der geplanten endgültigen Schule für Schulzwecke nicht mehr gebraucht werden. Es wurde eine Reihe von Siedlungshäusern gebaut, deren jedes



Abb. XI a 14 Volksschule in Habenhausen, 1950, Entwurf Hochbauamt

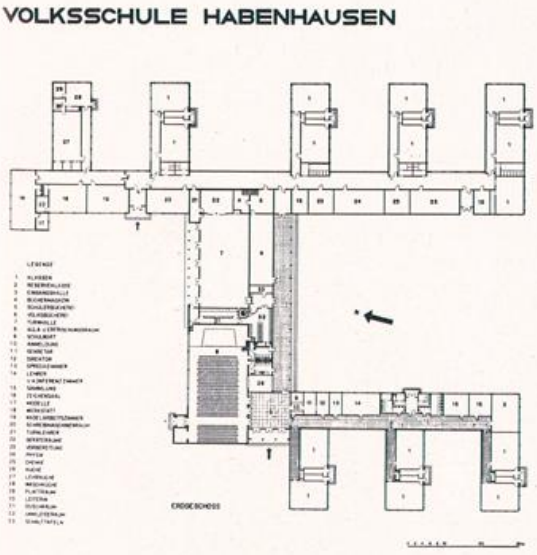


Abb. XI a 15 Volksschule in Habenhausen, 1950
Entwurf Hochbauamt

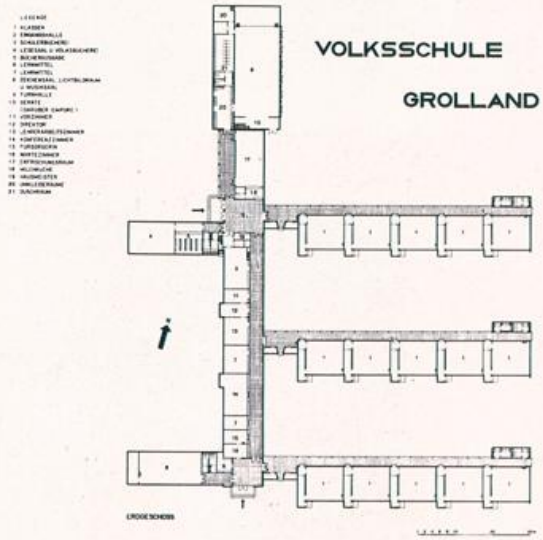


Abb. XI a 16 Volksschule in Grolland, 1950
Entwurf Hochbauamt

die Größe eines Klassenraumes hat und später durch Einziehung von Zwischenwänden leicht in ein Wohnhaus umgewandelt werden kann, durch einen Gang miteinander verbunden, der als Flur und als Eingang in die Klassenräume dient (Abb. XVII 14). Wenn auch hier in kürzester Zeit die augenblickliche Notlage beseitigt ist, und die jetzt aufgewendeten Mittel unter Vermeidung der Mängel des Barackenbaues später sinnvoll für andere Bedürfnisse verwandt werden, darf doch nicht die große Gefahr aller Notlösungen übersehen werden: Der Bau von Schulen, wie unsere Zeit sie erfordert, wird verzögert, ja vielleicht auf unabsehbare Zeit hinausgeschoben. Deshalb wurde nach diesem ersten „Nachkriegsneubau" in den zwei am meisten bedrängten Stadtgebieten, deren Größe einer Nachbarschaft der modernen Stadtplanung entspricht, der Anfang mit dem



Abb. XI a 17 Schule Stackkamp, 1951, Schulzimmer Entwurf Hochbauamt

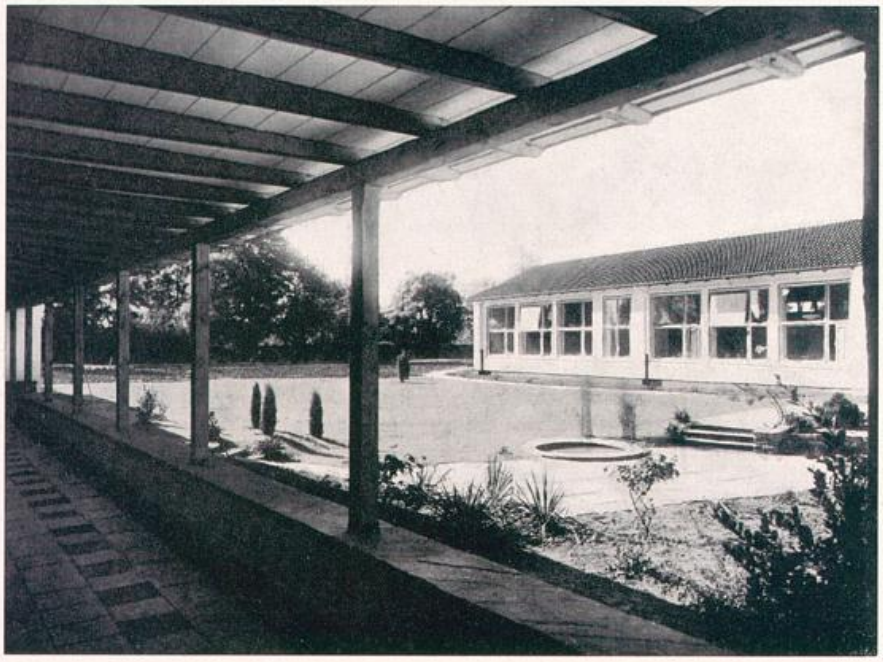


Abb. XI a 18 Volksschule in Schwachhausen, 1951, Entwurf Hochbauamt



Abb. XI a 19 Volksschule in Schwachhausen, 1951, Entwurf Hochbauamt

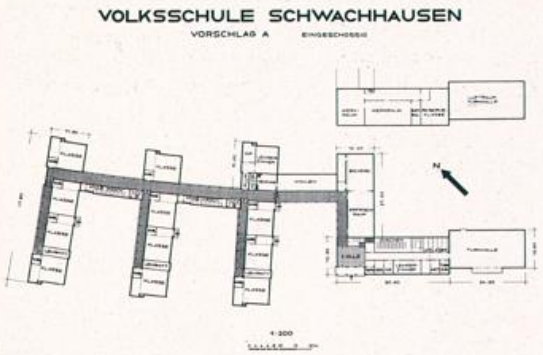


Abb. XI a 20 Volksschule in Schwachhausen, 1951
Entwurf Hochbauamt

neuen Schulbau gemacht: In Habenhausen (Abb. XI a 13 bis 15) mit einer gemeinsamen Grund- und Oberschule und in Grolland (Abb. XI a 16) mit einer Grundschule. Während in Grolland der Bau einer zwölfklassigen Grundschule für die Bedürfnisse dieser Nachbarschaft ausreicht, da die weiterführenden Oberschulen in den vorhandenen Schulen der Neustadt ortsnahe gelegen sind, und sich der Ortsteil Grolland auch nicht mehr vergrößert, rechtfertigte sich in Habenhausen mit seinen großen Ansiedlungsmöglichkeiten und seiner verhältnismäßig großen Stadtentfernung der Bau von drei Grundschulen und einer Oberschule. Es wurde hier begonnen mit dem Bau einer gemeinsamen Grund- und Oberschule mit ihren Gemeinschaftseinrichtungen: Aula, Volksbücherei und Turnhalle. Den I. Bauabschnitt bildet die Grundschule mit den Gemeinschaftsräumen.

Der grundlegende Wandel in der Auffassung des Schulbaues von dem nüchternen Kasernencharakter um die Jahrhundertwende mit seiner Uniformität der Ausrichtung auf Disziplin und Kenntnisvermittlung zu der Ausbildung des ganzen Menschen in seiner individuellen Eigenart und Einführung in die Gemeinschaft zeichnet sich am deutlichsten in der Ausbildung der Kernzelle der Schule ab, der Schularbeitsstube (Abb. XI a 17), wie sie der Pestalozzischen Forderung entspricht. Die Ablehnung der festen Schulbank der alten Lernschule, bei der alle Schüler auf „Vordermann" auf den erhöht sitzenden Lehrer orientiert waren, führt zur Einführung des losen Gestühls, das die angestrebte Auflockerung der Klassen, die Bildung von Arbeitsgruppen, in Form und Umfang, wie es der Stoff erlaubt, und das Sehen und Ansprechen von Angesicht zu Angesicht ermöglicht. Der neue Lehrertisch steht mitten unter den Schülertischen, wie es die freie Arbeitshaltung zwischen Lehrer und Schüler zuläßt. Das lockere Gestühl verändert auch den Grundriß der Klasse, der Klassenraum wandelt sich vom Rechteck zum Quadrat. Die Raumtiefe von 7 bis 8 m erfordert zusätzliche Tageslichtbeleuchtung an der Innenwand; dadurch wird auch die Forderung der Hygieniker nach Querlüftung erfüllt und der notwendige Luftwechsel (20 cbm/Stunde/Kind) in den Räumen erreicht. Ohne Schaden an der Gesundheit des Kindes kann damit in der Raumhöhe gespart werden. – Die für Bremen einheitlich auf 75 qm festgelegte Größe der Klasse erfordert auch besondere akustische Maßnahmen zum mühelosen Sprechen. Auf eine einwandfrei blendungsfreie künstliche Beleuchtung mit keinen größeren Kontrastunterschieden als 1 : 30 und eine Lichtstärke von 100 Lux auf der Tischebene ist besonders zu achten. Die Unterrichtsräume haben das ganze Jahr hindurch mindestens zwei Stunden Morgensonne; die Klasse öffnet sich nach Süd/Südosten.



Abb. XI a 21 Schule Stackkamp, 1951, Entwurf Hochbauamt

Die zehn nach dem Kriege entstandenen bre-

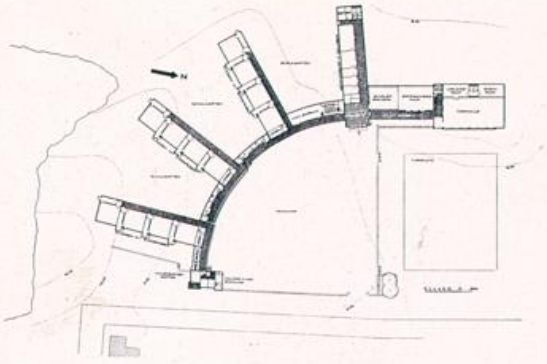


Abb. XI a 22 Schule Stackkamp, 1951
Entwurf Hochbauamt

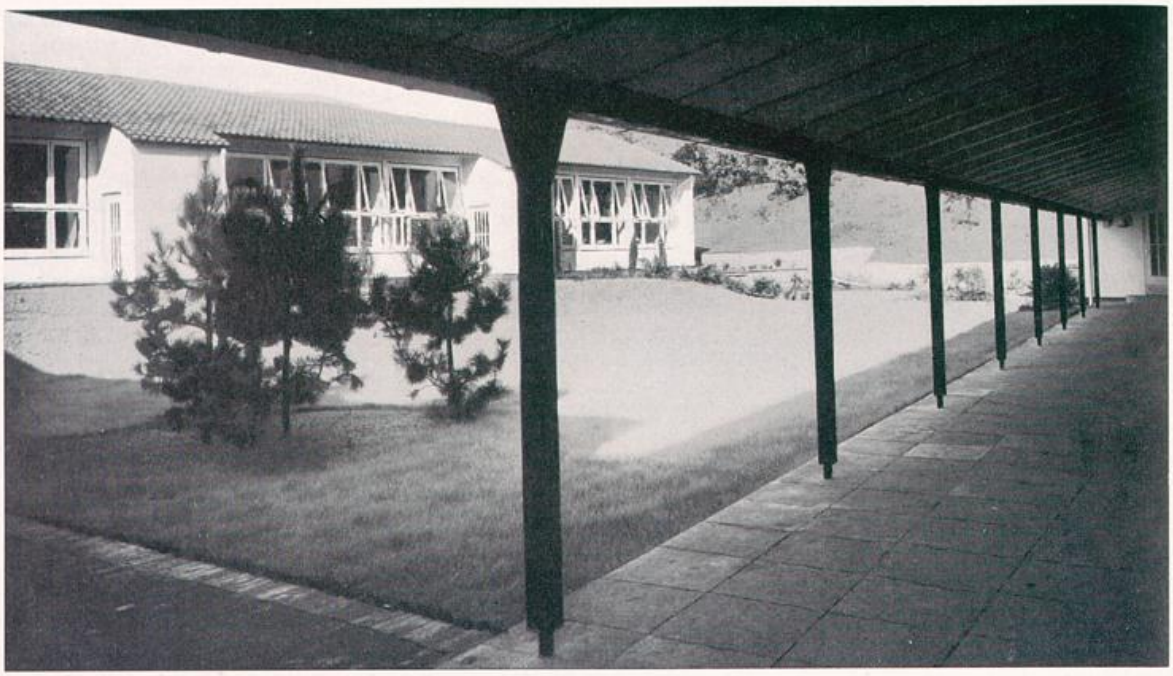


Abb. XI a 23 Schule Pulverberg, 1951, Entwurf Hochbauamt

mischen Neubauschulen (Abb. XI a 18 bis 24) geben ein schönes Bild dafür, wie Pädagogen, Hygieniker, Städteplaner und Architekten sich gemeinsam um diese so wichtige Aufgabe bemüht haben, und wie sich immer deutlicher eine neue Schulbauform herausbildet. — Hierbei haben sich seitens der Schulverwaltung die Schulräte Blanke und Berger, beim Hochbauamt die Bauräte Dr. Krajewski und Glasow und die Architekten Hotzen, Starke und Kemper eingesetzt.

Indem Bremen dank einer einsichtsvollen Finanzführung frühzeitiger als andere Städte mit dem die neuen pädagogischen Forderungen erfüllenden Schulhausbau begonnen hat, wurde es zum Vorbild für andere Städte des deutschen Bundesgebietes. Aus der Kritik der Besucher war häufig der Einwand gegen die hohen Kosten zu vernehmen, insbesondere bei der Flachbauschule. Inzwischen haben Untersuchungen anderer Stadtbauverwaltungen, wie in Kiel, Flensburg und Hannover an Hand eingehender Baukostenberechnungen nachgewiesen, daß der Flachbau fälschlicherweise als zu teuer verleumdet wird. Die beste Antwort auf die für die Durchbildung der baulichen Einzelheiten aufgewendeten Mittel gibt eine Inschrift in dem Türrahmen einer um 1750 in Westfalen erbauten Schule:

„Zu Gottes Ehr' und unserer Freud',
Für uns'rer Kinder Unterricht
Steht dieses bess're Schulgebäud'.
Uns reuen solche Kosten nicht."

Commichau

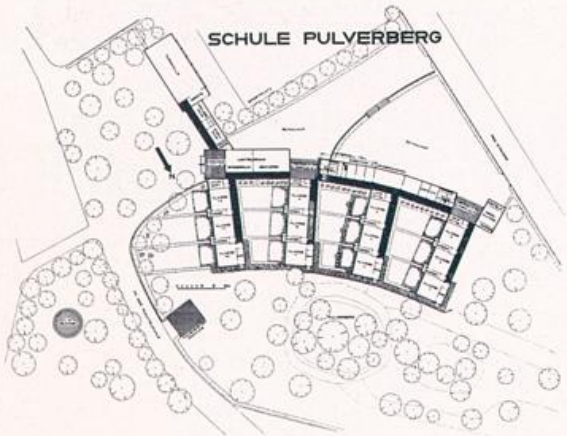


Abb. XI a 24 Schule Pulverberg, 1951
Entwurf Hochbauamt

Das Berufsbildungszentrum in Bremen

Das Raumprogramm

Die Berufsbildung ist immer mehr zu einer der wesentlichsten Erziehungsaufgaben unserer Zeit geworden. Die Zerstörungen des letzten Krieges haben ihre Lösung in hohem Maße erschwert und ein Problem entstehen lassen, das Pädagogen wie Architekten gleich stark beschäftigt.

Bremen ist besonders hart getroffen. Alle Berufsschulen sind zerstört oder schwer beschädigt worden. Der Unterricht mußte in Volksschulen oder

gemieteten Gebäuden so gut es ging durchgeführt werden (Abb. XI a 25). Rings um das Gebäude der alten Gewerblichen Berufsschule An der Weserbahn befand sich ein großes Trümmerfeld. Aber gerade diese Zerstörungsstätte bot nunmehr die Möglichkeit, hier für alle schaffenden Berufe eine zentrale Anlage, ein „Berufsbildungszentrum" zu bauen.

Dem Entwurf wurden folgende Gedanken und Leitsätze zugrunde gelegt: Durch die Zusammenfassung aller berufsbildenden Schulen soll der Geist der Gemeinschaft gefördert werden und baulich durch Einrichtungen wie Aula, Bücherei, Speisesäle, Turnhallen, Gymnastikräume, Sportplätze und Grünflächen zum Ausdruck kommen.

kaufmännische Bildungsanstalten, eine Berufsschule für Hauswirtschaft mit Haushaltungsschule, eine Fachschule für Frauenberufe und Verwaltungsschulen.

Die Lage im Stadtbild ist bemerkenswert. Von der Terrasse der Staffelgeschosse reicht der Blick weit über das Land. Die Altstadt mit den Wallanlagen breitet sich vor den Gebäuden aus, dahinter ist die Weser zu erkennen, im Süden sieht man die Neustadt und das Marschgelände bis zu den Türmen von Delmenhorst, im Nordwesten die Hafenanlagen mit Kranen und Schiffen bis zu dem Geestrücken an der Lesum, im Osten den Bürgerpark, das Blockland mit Ritterhude und den Weyerberg. Diese einzigartige und dazu zentrale Lage

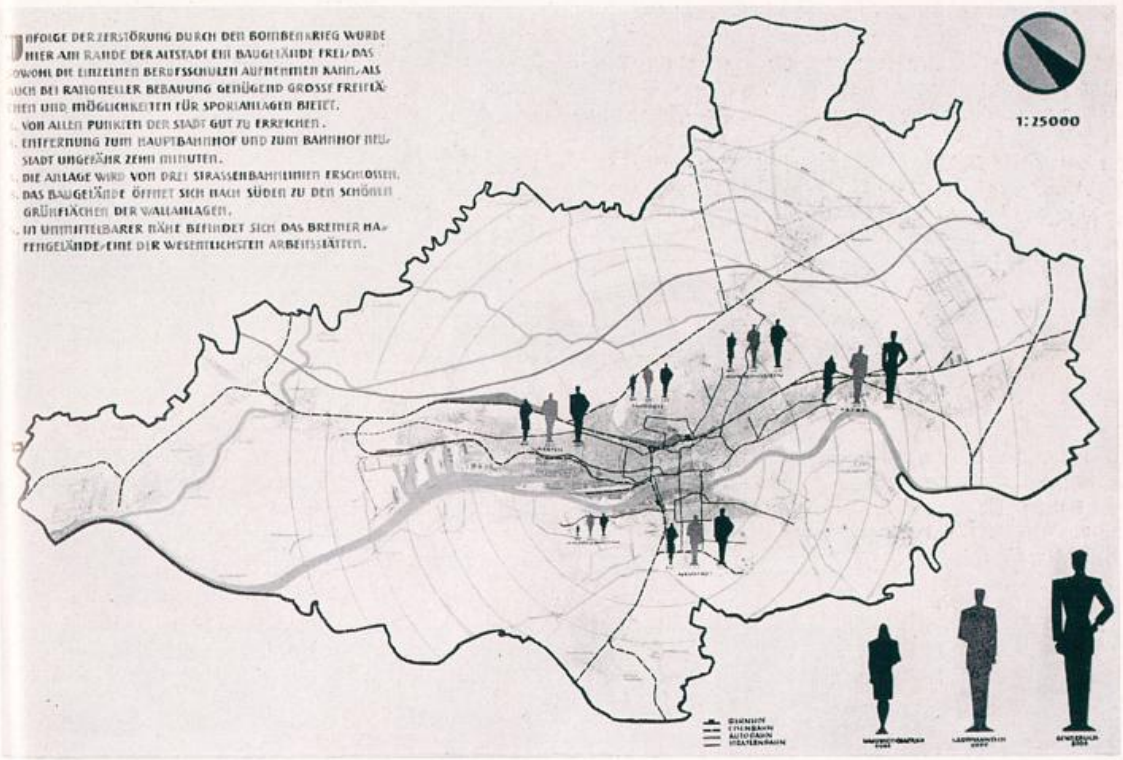


Abb. XI a 25 Verteilung der Berufsschüler auf die verschiedenen Stadtgebiete Bremens

Das Berufsbildungszentrum soll den jungen Menschen neben gründlicher fachlicher Schulung echte Gemeinschaftsbildung und staatsbürgerliche Erziehung vermitteln.

Zur körperlichen Ertüchtigung sind Sport- und Gymnastikanlagen in das Programm einbezogen.

Diese Gemeinschaftseinrichtungen sollen nicht allein der Schule, sondern auch allgemeinen jugendpflegerischen Zwecken dienen. Die Schüler kommen hier mit Altersgenossen aus den verschiedensten Berufen und sozialen Schichten zusammen und lernen durch gegenseitiges Verstehen Mißverständnisse und Vorurteile überwinden.

Es sollen entstehen: eine gewerbliche Berufsschule, hat nicht zuletzt dazu beigetragen, der Idee einer zentralen Zusammenfassung der Berufsschulen zum Durchbruch zu verhelfen.

Das Gesamtprojekt

Nach Klärung des Raumprogramms und der Platzfrage wurde ein Projekt aufgestellt, das alle genannten Einrichtungen vorsieht und sich städtebaulich den örtlichen Gegebenheiten einfügt. Die Anordnung der einzelnen Schulen ist aus dem Lageplan ersichtlich (Abb. XI a 26).

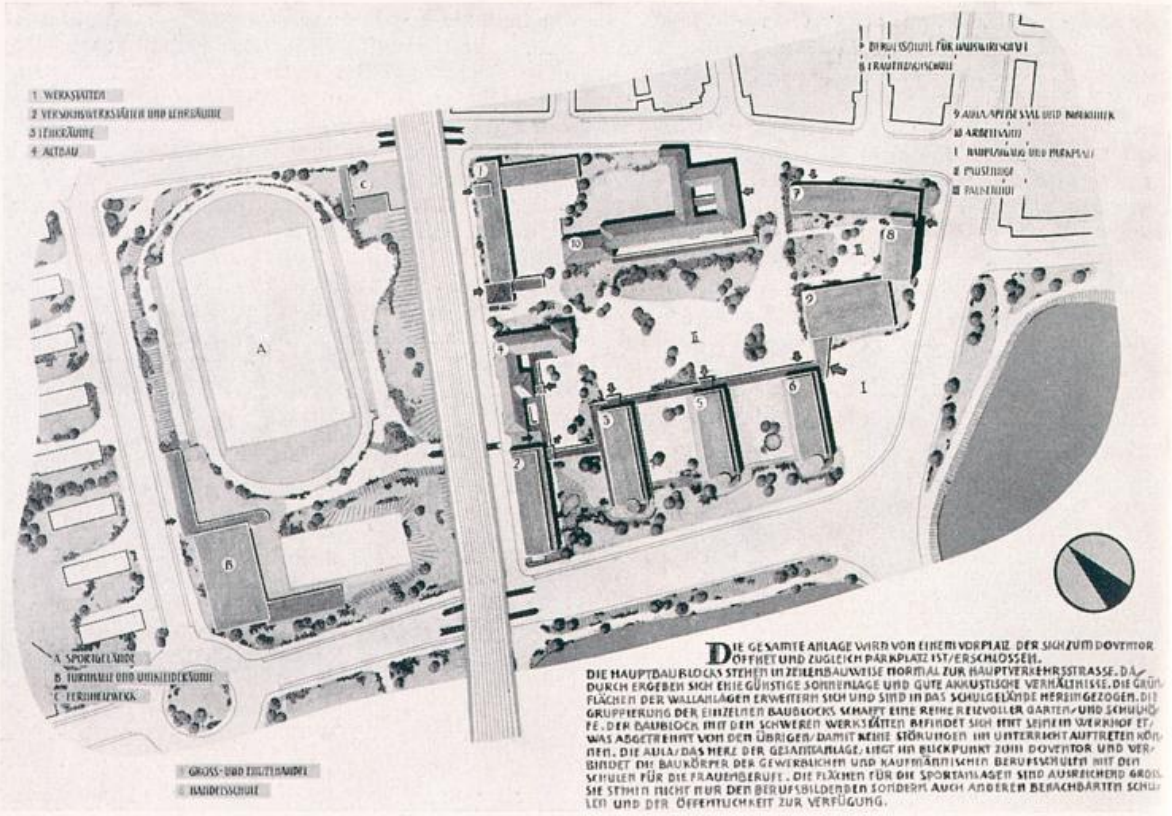


Abb. XI a 26 Berufsbildungszentrum, Lageplan

Die Klassenräume erhalten vor allem Südost-Besonnung, die Werkstätten und Sonderräume liegen nach Nordwesten. Die einzelnen Blocks sind durch offene Wandelgänge, die jeweils an das Haupttreppenhaus am Schulhof anschließen, miteinander verbunden. Dazwischen befinden sich Gartenhöfe; die Wallanlagen setzen sich in diesen Grünflächen in gewissem Sinne fort.

Der Block 1 der Gewerblichen Berufsschule ist von den übrigen Anlagen abgesondert, weil sich hier

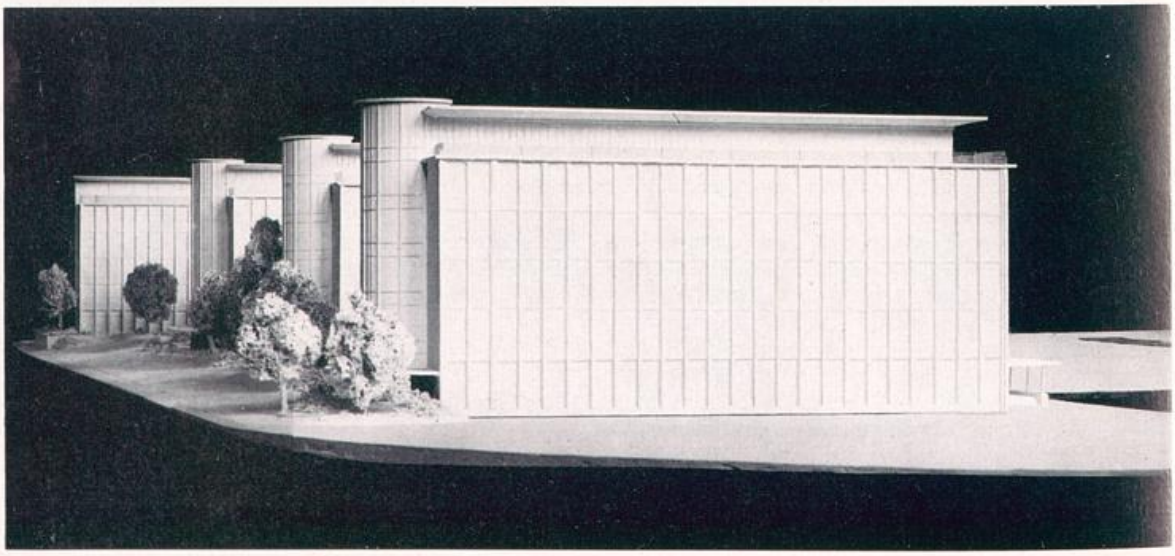


Abb. XI a 27 Berufsbildungszentrum, Block 2, 3, 5 und 6

die lärmreichen schweren Werkstätten und die Abbindehallen befinden und dieser Block außerdem ein Gelände für Arbeiten im Freien benötigt. Die Berufsschule für Hauswirtschaft und die Frauenfachschule bilden mit der Aula zusammen einen selbständigen Baukomplex mit einem eigenen Schulhof, der sich zu dem großen gemeinsamen Schulhof hin öffnet.

Jenseits der Bahn nach Oldenburg ist ein großes Sportgelände mit Kampfbahn, einem Spielplatz, einer Sporthalle und allen erforderlichen Nebenräumen vorgesehen. Es soll durch einen Fußgängertunnel unter der Oldenburger Bahn mit der eigentlichen Schulanlage verbunden werden. Auch ein Fernheizwerk für die gesamte Anlage kann hier seinen Platz finden.

Von diesem Gesamtprojekt werden im ersten Bauabschnitt die Blocks 2, 3, 5 und 6 mit den Verbindungsgängen und Zwischenbauten errichtet (Abb. XI a 27).

Bei der Planung mußten folgende Gesichtspunkte beachtet werden: Die Ausbildung in den gewerblichen Berufsschulen ist laufend Veränderungen unterworfen. Neue Industrien entstehen, andere verschwinden. Die Struktur der Bevölkerung ändert sich, so daß zu verschiedenen Zeiten ein wechselnder Bedarf für Handwerker und Lehrlinge in den einzelnen Berufszweigen auftreten wird. Die räumliche Anordnung in einer gewerblichen Berufsschule muß daher so elastisch wie möglich sein. Zwischenwände sollen leicht versetzt werden können. Die verschiedenen Installationsanlagen müssen so verlegt werden, daß sie auch bei geänderten Raumverhältnissen noch gut verwendbar sind.

Die Lehrlinge arbeiten 5 Tage in der Woche praktisch, in der Berufsschule sollen sie den zusätzlichen theoretischen Unterricht erhalten, dort stehen Modelle, an denen die wichtigsten Hantierungen vorgeführt und geübt werden können. Die Werkstätten werden als Vorführungsräume ausgebildet, sie sind ohne Stufen und Schwellen und daher befahrbar, die Stockwerke werden durch Lastenaufzüge miteinander verbunden. Die Modelle können somit in die einzelnen Räume gefahren werden.

Für die ungelernten Jugendlichen werden darüber hinaus Werkstätten geschaffen, die eine allgemein praktische Grundausbildung ermöglichen.

Die Lehrkräfte erhalten möglichst viele Arbeitszimmer, durch die sie unmittelbar mit ihrer Abteilung in Verbindung stehen und sich außerdem mit den in Frage kommenden Betrieben jederzeit in Verbindung setzen können.

K r a j e w s k i

Bremer Jugendheime

Das Jugendheim ist eine der vielen neuen Bauaufgaben unserer Zeit. Es mag die Frage auftauchen, ob die Erfüllung solcher Bauwünsche berechtigt ist, solange noch Tausende von Wohngebäuden, Schulen und anderen Gebäuden, welche für das öffentliche Wohl nötig sind, zerstört darniederliegen. Noch eine weitere Frage liegt nahe. Entsteht nicht durch den Bau solcher Heime ein Totalitätsanspruch des Staates in bezug auf die Formung und staatsbürgerliche Erziehung des einzelnen Individuums? Wird nicht die zur Entfaltung kommende Persönlichkeit des Jugendlichen in solchen Heimen einseitig beeinflußt?

Diese Fragen können in positivem Sinne beantwortet werden. Die Jugend ist nicht nur zukünftige Trägerin unseres Staates, sie ist auch bereits heute aktiv an den Angelegenheiten des Staates beteiligt. Der Landesjugendring kann seine Vertreter in sämtliche Deputationen der Bürgerschaft entsenden, so daß damit in unserer Stadt sicherlich keine die junge Generation betreffende Angelegenheit entschieden werden kann, in welcher die Jugend nicht selbst in irgendeiner Form mitgewirkt hat. Um diese Mitarbeit zu ermöglichen, müssen die Jugendlichen zusammenarbeiten können. Sie können aber nur dann zusammenarbeiten, wenn sie die nötigen Räume dafür haben. Dort treffen sie sich in selbstgewählten Gemeinschaften, sie können sich ohne äußere Beeinflussung bestimmte Wirkungskreise schaffen. Sie lernen also, zusammen zu leben und auch sich gegenseitig und anderen zu helfen. Das ist der staatsbürgerliche Auftrag, den die Jugendheime zu erfüllen haben. Sie haben aber noch einen zweiten Auftrag – den menschlichen.

Viele von den Jugendlichen wohnen in Räumen, welche kaum noch als Wohnung bezeichnet werden können. Viele von ihnen leben in den unglücklichsten Familienverhältnissen. Viele müssen die elterliche Fürsorge entbehren. Die wirtschaftliche Not läßt sie oft nicht zu der Ruhe und Selbstbesinnung kommen, die sie brauchen, um sich natürlich zu entwickeln. Sie müssen also einen Ort haben, der sie ihre Not vergessen läßt, wo sie unbekümmert mit gleichgestimmten Freunden zusammen sein und ihren Neigungen nachgehen können. Das ist der humane Auftrag, den die Jugendheime zu erfüllen haben. Der Staat hat also die Verpflichtung, sich des Heimbaues anzunehmen; denn die Jugendlichen von heute sind die Bürger von morgen.

Nach dem Krieg wurde zuerst das Jugendheim Bürgerweide vom Bremer Staat eingerichtet, dann durch Wiederaufbau der Ruine der alten Gaststätte am Wehrschloß ein neues Jugendheim geschaffen, in der Neustadt das Jugendheim Geschwornenweg errichtet und der Bau eines Jugendheimes im Westen vorbereitet.

Das Jugendheim auf der Bürgerweide entstand durch Umbau einer amerikanischen Mess-Hall und enthält einen Saal, einen großen Sportraum, sechs Gruppenräume und einen Raum für die Volksbücherei. Es ist ein Holzbarackenbau ohne bemerkenswerte architektonische Vorzüge.

Das Jugendheim Wehrschloß am Osterdeich, in der Nähe des Weserwehrs (Abb. XI a 28), ist durch seine besonders schöne landschaftliche Lage



Abb. XI a 28 Jugendheim Wehrschloß, 1949
Entwurf Hochbauamt

ausgezeichnet. Die große Grünfläche an der Südseite erstreckt sich bis an die Weser. Zur Rechten des Heimes befindet sich ein Sportgelände, zur Linken eine Wiese, so daß es von allen Seiten von Grün umgeben ist. Reizvoll ist der Innenhof mit einer offenen Feuerstätte, um welche sich die einzelnen Räume gruppieren. Das Heim enthält: sieben Gruppenräume, einen Saal mit hohen Fenstern und Blick auf die Weser, dem eine Terrasse vorgelagert ist, ferner drei Bastel- und mehrere Duschräume, außerdem die Dienstzimmer des Amtes für Jugendförderung. Von dem Garten kann man einen großen Teil der Neustadt und des Weserlaufes übersehen. Es gibt sicherlich wenig Jugendheime in Deutschland, welche eine ähnlich schöne Lage aufweisen können.
Das Jugendheim Geschwornenweg befindet sich auf dem Gelände der zerstörten Schule. Es ist aus Barackenteilen des Lagers Riespott aufgebaut. Trotzdem ist es gelungen, das Heim durch eine sinnvolle Planung außerordentlich ansprechend zu gestalten. Es enthält: einen Saal, vier Gruppenräume, einen Diskussionsraum, eine Bücherei und einen Bastelkeller, außerdem eine freistehend gemauerte Wohnung für den Heimleiter.
In Bremen-Vegesack ist ein Jugendheim geplant, welches durch Umbau des Alt-Aumunder Hofes entstehen soll. Planung und Bauausführung werden vom Bauamt Bremen-Nord getätigt.
Eines der wichtigsten Anliegen des Amtes für Jugendförderung und des Landesjugendringes war der Heimbau im Bremer Westen. Die Stadt Bremen stellte das Grundstück an der Waller Heerstraße 229 zur Verfügung. Hier konnte zum ersten Male ein Jugendheim ganz der Funktion und der Lage entsprechend geplant werden (Abb. XI a 29 und 30). Das Heim wird folgende Räume enthalten: einen Gemeinschaftsraum mit einem Fassungsvermögen von 210 Sitzplätzen, drei normale Gruppenräume, einen großen Gruppenraum, in dem auch Spiele stattfinden können, zwei große Werkräume, eine Jugendbücherei, Wasch- und Duschanlagen für Jungen und Mädchen, ein Haus für den Heimleiter.

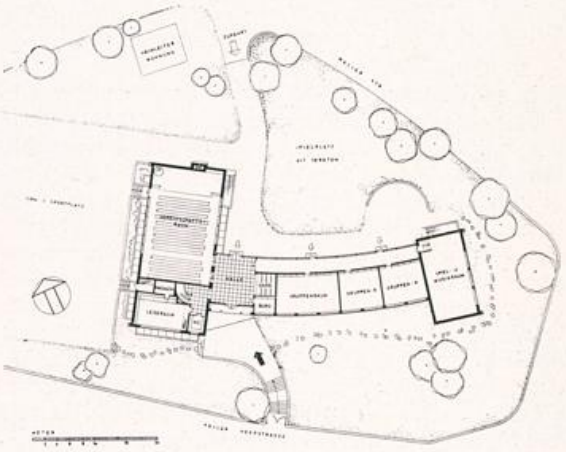


Abb. XI a 29 Jugendheim in Walle (im Bau)
Entwurf Hochbauamt

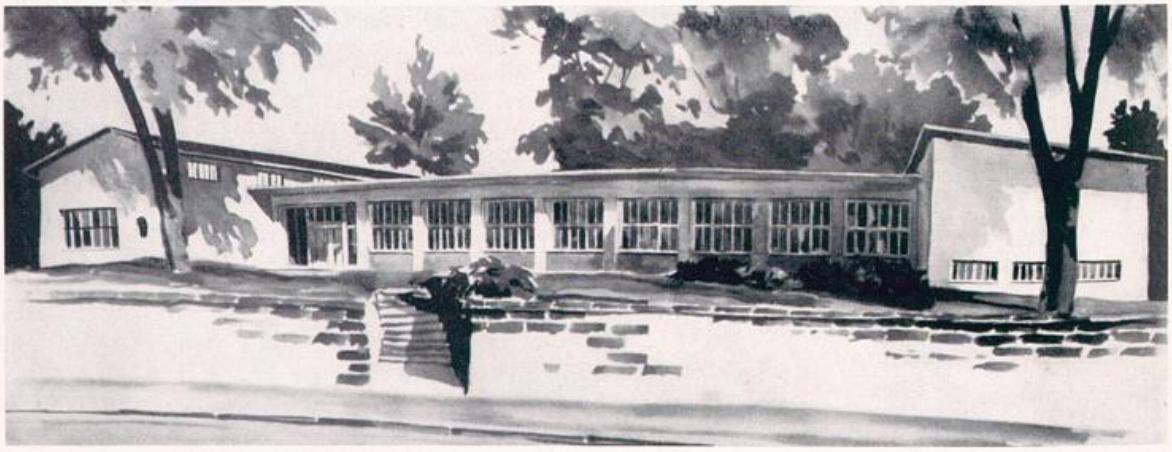


Abb. XI a 30 Jugendheim in Walle (im Bau)
Entwurf Hochbauamt

Es ist geplant, einen Spielplatz für die kleineren Kinder und einen kleinen Sportplatz für Ball- und Rasenspiele zu schaffen. In der äußeren Gestaltung lehnt sich der Bau an die architektonischen Formen des Kindergartens im Waller Park an. Die Baukörper sind mit einem Flachdach abgedeckt. Der niedrigere Teil, welcher die Gruppenräume enthält, ist verputzt, der Gemeinschaftsraum mit Klinkern verkleidet. Es wird Sorge getragen für eine gute Akustik, eine blendungsfreie Belichtung und eine der Jugend gemäße Ausstattung mit künstlerischem Schmuck. Städtebaulich ist dieses Heim dadurch bemerkenswert, daß mit ihm ein Erholungs- und Freizeitgelände geschaffen wurde, welches aus dem Waller Park mit seinen Kinderspielplätzen und der Kindertagesstätte, dem Waller-See-Bad und dem Jugendheim besteht und der Erholung der gesamten Bevölkerung vom Kleinkind bis zum Erwachsenen dienen wird. Die McCloy-Stiftung stellte für den Bau dieses Heimes 100 000 DM zur Verfügung.

Als letztes und größtes Bauvorhaben sei das Konsul-Hackfeld-Haus des Christlichen Vereins Junger Männer (CVJM) angeführt, welches an der Contrescarpe liegt und aus der McCloy-Stiftung eine Spende in Höhe von 475 000 DM erhalten hat (Abb. XI a 31). Die Patenstadt Göteborg schenkte 100 cbm Holz, dessen Transport die Schiffahrtsgesellschaft „Neptun" kostenlos übernommen hat. Ein so großes Objekt kann natürlich nicht durch die Beitragsleistungen des CVJM noch durch staatliche Beihilfen erhalten werden, es wird vielmehr das Geld für seinen Unterhalt selbst aufbringen. Daher enthält es außer den Räumen für die Jugend Räume für einen Hotel- und Gaststättenbetrieb. Für die Jugendarbeit stehen Sport-, Bastel- und Unterhaltungsräume, sowie Musik-, Bibliothek- und Schreibzimmer zur Verfügung. Der Bau einer großen Sporthalle ist geplant, wird aber erst zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt. Dieses Heim wird auch anderen Jugendorganisationen nicht verschlossen bleiben.

Die Entwürfe für das Jugendheim Wehrschloß und für den Heimbau im Bremer Westen stammen vom Verfasser (Mitarbeiter Architekt Kurt Heinrich), für das Jugendheim Geschwornenweg von Architekt BDA Dipl.-Ing. Lore Krajewski, für das Konsul-Hackfeld-Haus des CVJM von Architekt BDA Friedrich Schumacher.

Damit ist die Betrachtung der Heime, welche nach dem Kriege gebaut wurden oder im Bau sind, abgeschlossen. Keineswegs aber ist damit der Bau von Jugendheimen beendet. In den Außenbezirken der Stadt sind dringend weitere Heime notwendig, welche in Verbindung mit den fertiggestellten neuen Schulen stehen können. Außerdem fehlt ein großes „Haus der Jugend" im Zentrum der Stadt.



Abb. XI a 31 Konsul-Hackfeld-Haus des Christlichen Vereins Junger Männer (im Bau), Architekt BDA Fr. Schumacher

Heime des Jugendamtes

Unter dem Druck der Not ist aus den Kindergärten als ergänzende Erziehungsstätte das Kindertagesheim geworden, das für viele unserer Kinder die Familie zu vertreten hat.
Die Folgen des Krieges und die Wirren der Nachkriegszeit haben in unseren Familien viele Probleme aufgeworfen, denen sie oft nicht ohne Hilfe der öffentlichen Hand gewachsen sind. Der Tod, die Gefangenschaft oder Arbeitsunfähigkeit des Vaters, Ehescheidung, Unehelichkeit oder allgemeine wirtschaftliche Not veranlassen die Mütter auch vorschulpflichtiger Kinder zur Aufnahme eines Berufes. Ausbombung und Flüchtlingselend in Baracken und Notunterkünften zwingen den Staat, die Kinder aus der seelischen und gesundheitlichen Gefährdung herauszulösen, um ihnen in eigenen Heimen während des Tages oder in Vollheimen Spiel- und Lebensraum zu geben.
Das Jugendamt der Stadt Bremen unterhält 24 Kindertagesheime für Kinder, deren Mütter zur Arbeit gehen, vier Kinderwohnheime für sozial bedürftige und besonders gefährdete Kinder, ein Jugendwohnheim, zwei Lehrlingsheime, zwei Mädchenheime und ein Kinderkurheim in Wangerooge. Die größte Bedeutung haben die Kindertagesheime, was sich schon in der weitaus größeren Anzahl gegenüber allen anderen Heimen ausdrückt.
Bisher wurden fünf Kindertagesheime neu erbaut, und zwar im Jahre 1950 die Heime in der Bismarckstraße, der Schleswiger Straße und im Waller Park (Abb. XI a 32 und 33); im Jahre 1951 die Heime in Osterholz-Tenever und in der Neustadt am Hohentor. Die letztgenannten sind Holzhäuser, welche durch Vermittlung des Schwedischen Roten Kreuzes nach Anregungen des Hochbauamtes in Schweden vorgefertigt wurden und sehr billig erstanden werden konnten. Ferner wurden im Jahre 1950 drei Kindertagesheime, und zwar in Hashude, Sattelhof und Lobbendorf ausgebaut und das Kinderwohnheim Fichtenhof eingerichtet.



Abb. XI a 32 Kindertagesheim im Waller Park, 1951
Entwurf Hochbauamt

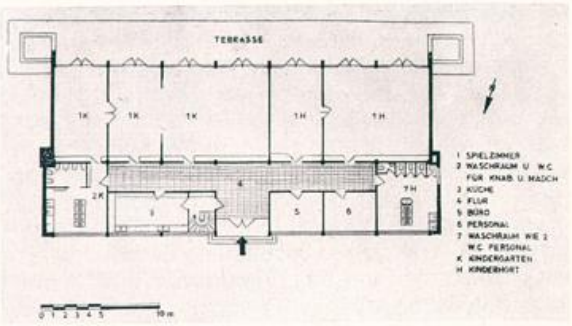


Abb. XI a 33 Kindertagesheim im Waller Park, 1951
Entwurf Hochbauamt

Bei den Kindertagesheimen kommt es vor allem darauf an, den Müttern das Gefühl zu geben, daß, während sie zur Arbeit gehen, ihre Kinder in guten Händen sind und nicht anders leben, als sie es zu Hause in ihrer Familie gewohnt sind. Die Räume, in denen sich die Kinder aufhalten, dürfen deshalb nicht zu groß sein und müssen ihrem Alter in der Ausstattung Rechnung tragen. Die Kinder sollen sich hier zu Hause fühlen und auch ähnlich betreut werden wie in ihrer Familie und so Geborgenheit und Wärme, aber auch Bewegungsfreiheit, Licht, Luft und Sonne erhalten. In die Zeit ihres Aufenthalts im Heim fällt eine Hauptmahlzeit, für die die Einrichtung im Heim geschaffen werden muß. Aus erzieherischen Gründen ist es wichtig, daß das Kind auch in einem Heim mit allen in einer Familie anfallenden Aufgaben vertraut ist. So muß die Küche groß genug sein, damit die Kinder an den kleineren Arbeiten mitbeteiligt werden können.
Um eine regelmäßige Mittagsruhe durchführen zu können, muß Vorsorge getroffen werden, daß Schlafgelegenheiten vorhanden sind. Kinder suchen sich ihre Freunde gewöhnlich unter Gleichaltrigen, deshalb werden sie in bestimmten Altersklassen zusammengefaßt.
Die nach Entwürfen des Verfassers unter Mitarbeit von Annemarie Menges-Rosenthal vom Hochbauamt Bremen erbauten drei Kindertagesheime sind für je 120 Kinder, und zwar für 80 Kinder bis zu sechs Jahren und ungefähr 40 Hortkinder von 10 bis 14 Jahren eingerichtet. Eine, wenn auch nicht besonders merkliche räumliche Trennung dieser beiden Altersgruppen war gefordert worden. Die ebenerdigen Aufenthaltsräume der Kinder liegen nach Süden, eine Terrasse ist vorgelagert. Die Südwände sind völlig verglast. Die Einteilung der Räume ist aus dem Grundriß ersichtlich. Die gesamte Inneneinrichtung wurde besonders entworfen, sie ist in hellen Naturfarben gehalten, die Decken sind akustisch behandelt, die Räume mit Siemens-Ringluxlampen beleuchtet. Die gesamte räumliche Atmosphäre wird noch unterstützt durch eine besonders gelungene Gartengestaltung. Der Aufenthalt im Freien ist für das Leben der Kinder ebenso wichtig wie die vier Wände unter dem Dach.

Die Kindertagesheime Schleswiger Straße und Bismarckstraße haben den gleichen Grundriß und unterscheiden sich nur durch das Material der größeren Fassade und durch die Gartengestaltung. Die beiden Schwedenhäuser sind in ihrer Art durch die farbige Gestaltung und die gute Proportion der Räume und auch durch ihre örtliche Lage als reizvolle und anregende Lösungen anzusprechen.

Über das Kinderheim im Waller Park schrieb Professor Paul Bonatz anläßlich seines Besuches in Bremen folgendes:

„Von den anderen Dingen bleiben mir zwei in besonders guter Erinnerung: Das Kinderheim Waller Park und die Grolland-Schule in Backsteinen. Das Kinderheim ist nach Lage im Park auf dem Hügel, nach Grundriß und Einrichtung und in der heiteren lichten Note der Architektur das schönste Beispiel, das ich für diese Bauaufgabe kenne. Die klare Ordnung, die durch liebevolle Aufteilung der Schränke, Garderoben, Schuhaufbewahrung, Betten, Kopfkissen, Spielsachen gegeben wurde, wird von der Leiterin musterhaft aufrechterhalten. Von diesem Bau und der Grolland-Schule hätte ich für Lehrzwecke an der Technischen Universität Istanbul gern ausführliches Planmaterial und Fotos. Ich würde stolz sein, solche deutsche Leistung im Ausland vorzuzeigen."

Krajewski

b) Kirchen

In der hier betrachteten ersten Jahrhunderthälfte erschütterten und veränderten zwei Kriege innerhalb eines Menschenalters die Welt und ganz besonders unser Vaterland von Grund auf dergestalt, daß uns heute die Zeit der Jahrhundertwende um vieles ferner zu liegen scheint, als sonst eine Zeitspanne von rund 50 Jahren gemeinhin empfunden wird. – Die Sprache der Baukunst etwa um das Jahr 1905 ist uns fast unverständlich geworden, ihre Ausdrucksweise von 1925 ist uns nicht mehr geläufig. Dies gilt ganz besonders für den Kirchenbau.

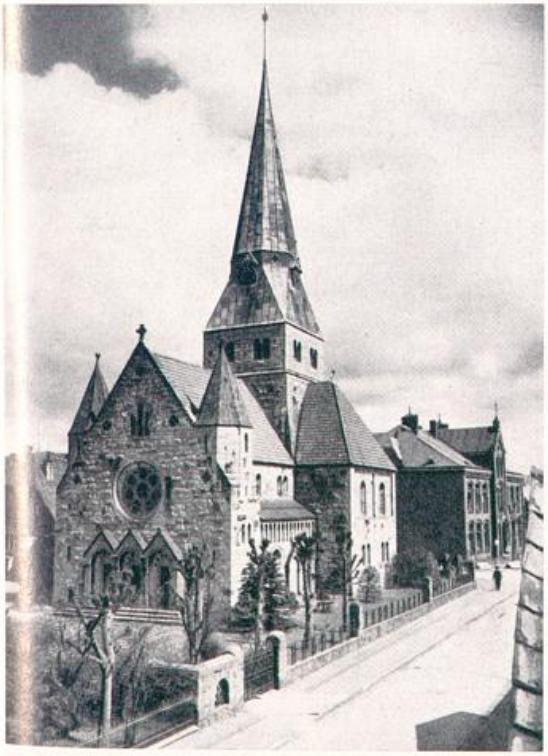


Abb. XI b 1 Grohner Kirche
Bremen-Grohn, Bergstraße, 1906/08
Architekt Karl Mohrmann



Abb. XI b 2 Oslebshauser Kirche
Oslebshauser Heerstraße, 1928/29
Architekt BDA Walter Görig

Bis zum ersten Weltkrieg soll die Kirche noch ihre Umgebung beherrschen, wie im Mittelalter einst die Kathedrale. Der Turm ist das wesentliche Bauelement. Hohe, meist stark gegliederte Dächer unterstützen seine Wirkung. Das großbürgerliche Repräsentationsbedürfnis jener Zeit sucht seinen Ausdruck in der Anlehnung an alte Stile sowie in der Verwendung von kostbaren Werkstoffen, mit denen gelegentlich prunkvolle Wirkungen erzielt werden (Abb. XI b 1).

Nach dem ersten Weltkrieg tritt dieses Bestreben zurück zugunsten einer bewußteren Einordnung des Kirchenbaues in die städtebaulichen Gegebenheiten. Die kleiner gewordenen Baumassen von Kirche, Gemeindehaus, Pfarrhaus usw. werden „gruppiert". Der Turm ist zwar immer noch wesentlich für die Gesamtgestaltung, aber mehr als Element der wirkungsvollen Gruppierung. – Die Anlehnung an historische Stile wird aufgegeben, und dadurch der Weg frei gemacht für eine klarere, manchmal allerdings stark modisch beeinflußte Gestaltung. In der Auswahl der Baustoffe wird man bescheidener. Der heimische Backstein kommt wieder zu Ehren und beherrscht die Flächen der meist sparsam gegliederten Baukörper (Abb. XI b 2 bis 6).



Abb. XI b 4 Hohentors-Kirche
Hohentors-Heerstraße, 1931/32
Architekt BDA Rud. Jacobs †



Abb. XI b 3 St.-Elisabeth-Kirche
Hastedt, Fleetrade 15 b, 1930/31
Architekt Burlage



Abb. XI b 5 Hohentors-Kirche
Hohentors-Heerstraße, 1931/32, Innenraum
Architekt BDA Rud. Jacobs †

In den letzten Jahren vor dem zweiten Weltkrieg erscheint ein bis dahin ungewöhnlicher Typ des Kirchenbaues. In den Vororten entstehen kleine, anspruchslose, kapellenähnliche Bauten. Sie haben keinen Turm, nur ein Glockentürmchen als

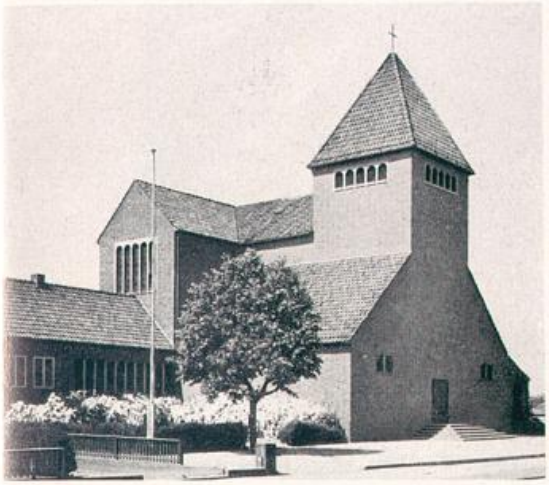


Abb. XI b 6 Herz-Jesu-Kirche
Kornstraße, 1937, Architekt Dominikus Böhm



Abb. XI b 8 Dankeskirche Osterholz
Bremen-Osterholz, 1938
Architekt BDA Heinz Logemann



Abb. XI b 7 Christkönigkirche
Bremen-Rönnebeck, 1932
Architekt Baurat Michael Fischer



Abb. XI b 9 Dankeskirche Gröpelingen
Scharmbecker Straße, 1938
Architekt BDA Friedr. Schumacher



Abb. XI b 10 St.-Ansgarii-Notkirche, Schwachhauser Heerstraße, 1947/48
Architekt BDA Fritz Brandt

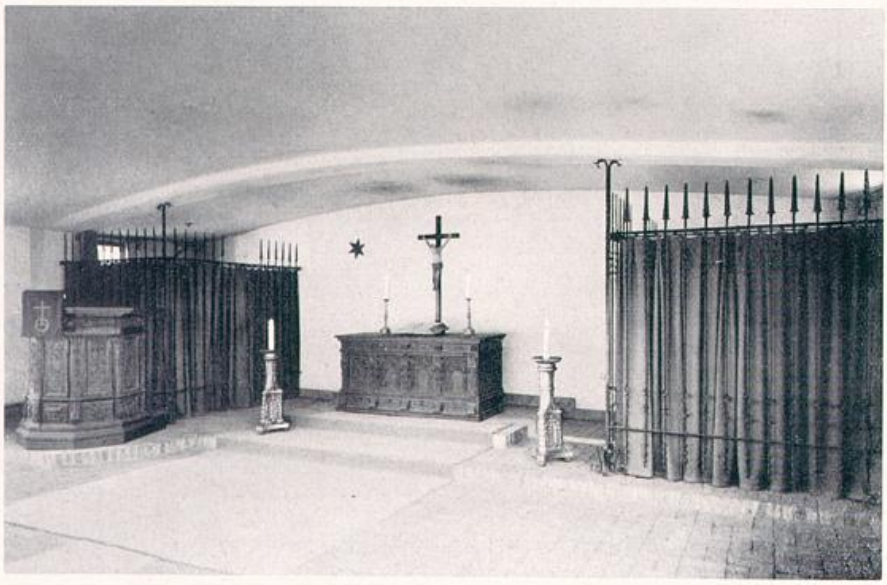


Abb. XI b 11 St.-Ansgarii-Notkirche, Innenraum, 1947/48
Architekt BDA Fritz Brandt

Dachreiter. Ihre Baumasse ist zu klein, um besondere städtebauliche Ansprüche stellen zu können. Sie ordnen sich bescheiden in ihre Umgebung ein, meist allerdings auf Kosten ihrer sakralen Bedeutung. Auch bei der Wahl ihrer Baustoffe wird die Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit entscheidend (Abb. XI b 7 bis 9).

Der zweite Weltkrieg hinterließ ein apokalyptisches Trümmerfeld. Über 60 v. H. der bremischen Kirchen waren zerstört oder so schwer beschädigt, daß sie für eine Benutzung zunächst nicht mehr in Betracht kamen, darunter der größte Teil der mittelalterlichen Stadtkirchen.



Abb. XI b 12 Notkirche Gröpelingen, Danziger Straße, 1948/49
Architekten Bartning/Schumacher

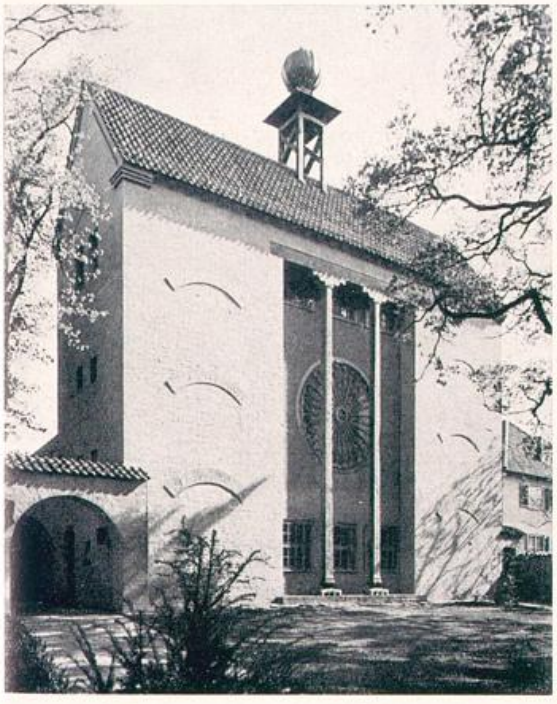


Abb. XI b 13 Erlöser-Kirche der Methodisten-Gemeinde
Schwachhauser Heerstraße, 1950
Architekt BDA Eberhard Gildemeister

Die ersten Jahre nach dem Zusammenbruch standen im Zeichen des allgemeinen Baustoffmangels. Alles zum Bauen Notwendige war überhaupt nicht oder nur unter größten Schwierigkeiten zu beschaffen. An Neubauten konnte nicht gedacht werden. Alle Kraft der Gemeinden mußte auf die notdürftigsten Sicherungen der noch zu rettenden kirchlichen Gebäude verwendet werden. – Es waren daher schon technisch-organisatorische Höchstleistungen, wenn es einer Gemeinde gelang, eine Baracke als Notkirche zu errichten. Die reine Zweckform der Baracke mußte in Kauf genommen werden. Die karg bemessenen Gestaltungsmöglichkeiten beschränkten sich auf den Innenraum (Abb. XI b 10 und 11).

Nachdem sich um die Mitte des Jahres 1948 die Verhältnisse nach der Währungsreform gebessert hatten, entstanden die ersten kirchlichen Neubauten. Sie entsprechen im allgemeinen dem Typ der letzten Jahre vor dem zweiten Weltkrieg im Verzicht auf Repräsentation und besondere städtebauliche Ansprüche. Sie sind klein und bescheiden, aber ihre sakrale Bedeutung findet in der Gestaltung einen stärkeren Niederschlag. – Die wirtschaftlichen Verhältnisse zwingen zur Einfachheit und fördern dadurch die Klarheit und werkstoff-

mäßige Einheitlichkeit der Baukörper. Die Art der Baustoffe wird meist durch die Umgebung des Bauwerks mitbestimmt; sie ist wieder ein wesentliches Gestaltungsmittel (Abb. XI b 12 bis 15).
Eine Rückschau auf den Kirchenbau der letzten fünf Jahrzehnte läßt heute zweierlei deutlich werden: Die mittelalterliche Kathedrale gilt nicht mehr als Vorbild, und auch die Zeit, da die Kirche dem Städtebauer nur einen willkommenen Baustein bedeutete, scheint sich ihrem Ende zuzuneigen. Der Ursachen hierfür sind viele; vornehmlich wohl die Tatsache, daß die Baumassen der heutigen kirchlichen Bauten das Volumen einer Kathedrale nicht mehr auszufüllen vermögen, und daß sie deshalb dem Städtebauer keinen Anreiz mehr bieten, da er weit größere und gefügigere Baumassen als Gestaltungsmittel zur Hand hat. Wenn er in seinen Bebauungsplänen einen Platz für eine Kirche vorsieht, so ist er dabei häufig noch befangen in alten Vorstellungen: ihm schwebt immer noch irgendwie die „Kathedrale" vor Augen. Ihm zuliebe die Massen durch Turm, unnötige hohe Dächer usw. künstlich zu steigern, würde aber zu einer unehrlichen, einem Gotteshaus wenig angemessenen Gestaltung führen.
Die Baumasse der heutigen Kirchen ist im Verhältnis zu der umgebenden großstädtischen Bebauung meist so bescheiden, daß damit keine große Architektur gestaltet werden kann. Auch die Hinzufügung eines Turmes ändert daran nichts. Für die Kirche in der Großstadt muß eine neue Ausdrucksform gefunden werden, die ihrer sakralen Bedeutung mehr als in den letzten fünf Jahrzehnten gerecht wird und sie vor Verkrampfungen und Zugeständnissen an überholte Vorstellungen bewahrt. Eine Kirche ist weder ein Vereinshaus noch ein Gegenstand für ästhetische Versuche in architektonischer oder städtebaulicher Hinsicht. Die Erneuerung ihrer Ausdrucksform muß wörtlich von innen heraus, vom Innenraum aus erfolgen, im Äußeren unter bewußtem Verzicht auf den Wettbewerb mit der Masse der Umgebung, eher unter bewußter Distanzierung von ihr. – In den Kirchenbauten der letzten Jahre sind A n s ä t z e in dieser Richtung zu bemerken.

S t e e n e c k

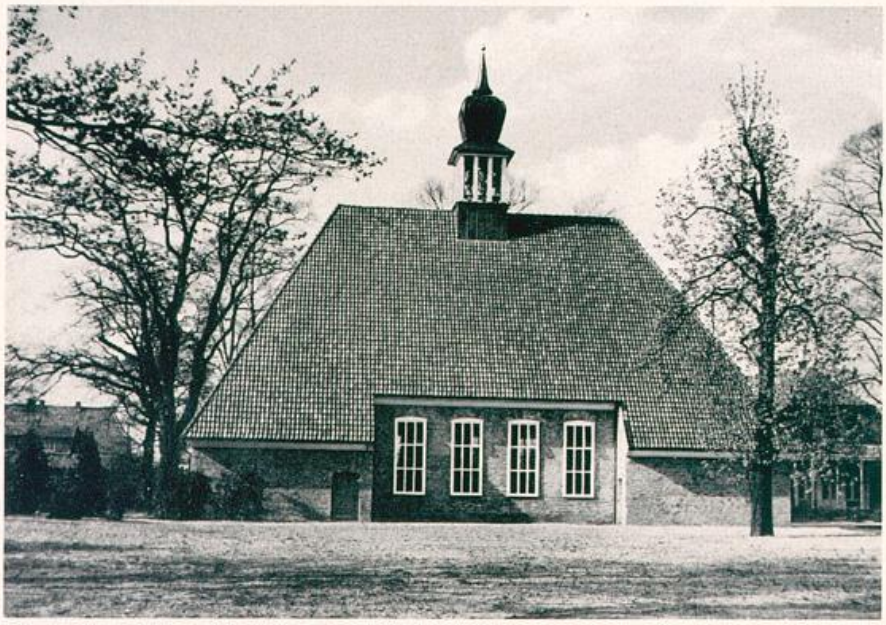


Abb. XI b 14 St.-Remberti-Notkirche, Schwachhauser Heerstraße, 1950
Architekt BDA Eberhard Gildemeister



Abb. XI b 15 Advents-Haus, Osterdeich, 1950/51
Architekt BDA Friedmar Rusche

Zusammenstellung
der in den Jahren 1900 bis 1951
entstandenen Kirchen- und Kapellenbauten

Baujahr		Ortsteil	Architekten
1902/03	luth. Kirche in Blumenthal	Bremen-Blumenthal	Karl Mohrmann, Hannover
1903	kath. Kirche zur hl. Familie	Bremen-Grohn	Herzig, Hildesheim
1905	ref. Kapelle in Farge	Bremen-Farge	Otto Blendermann †, Bremen
1905/06	ev. Christuskirche in Woltmershausen	Bremen-Woltmershaus.	Abbehusen † & Blendermann †, Bremen
1906/08	ev. Kirche in Grohn	Bremen-Grohn	Karl Mohrmann, Hannover
1908	ev. Immanuel-Kapelle	Bremen-West	Joh. Rippe, später Albert Thölken, Bremen
1922	kath. St.-Willehad-Kirche	Bremen-Aumund	Herzig, Hildesheim
1924	Kirche der Baptistengemeinde	Bremen-Oslebshausen	August Abbehusen †, Bremen
1927/28	ev. Luther-Kapelle	Bremen-Findorff	A. Moritz Streller, Bremen
1928	ev. Kapelle in Fähr	Bremen-Aumund-Fähr	Johann Meyer
1928/29	ev. Kirche in Oslebshausen	Bremen-Oslebshausen	Walter Görig, Bremen
1930/31	kath. St.-Elisabeths-Kirche	Bremen-Hastedt	Theo Burlage, Osnabrück (1945 zerstört, 1948 wieder aufgeb.)
1931/32	ev. Kirche der Hohentorsgemeinde	Bremen-Neustadt	Rud. Jacobs †, Bremen (zerstört)
1932	kath. Christkönigkirche	Bremen-Neurönnebeck	Michael Fischer, Bremen-Blumenthal
1937	kath. Herz-Jesu-Kirche	Bremen-Neustadt	Dominikus Böhm, Köln/Rh.
1938	ev. Dankeskirche Gröpelingen	Bremen-Gröpelingen	Friedr. Schumacher, Bremen (zerstört)
1938	ev. Dankeskirche Sebaldsbrück	Bremen-Sebaldsbrück	Heinz Logemann, Bremen
1938	ev. Dankeskirche Osterholz	Bremen-Osterholz	Heinz Logemann, Bremen
1947/48	ev. St.-Ansgarii-Notkirche	Bremen-Schwachhausen	Fritz Brandt, Bremen
1948	Kirche der Baptistengemeinde	Bremen-West	Wilhelm Bülow, Bremen
1948/49	ev. Notkirche Gröpelingen	Bremen-Gröpelingen	Bartning-Schumacher, Bremen
1949	Philadelphia-Kapelle der Christlichen Gemeinschaft Bremen	Bremen, Hamburger Str.	Schwedische Stiftung
1950	Erlöserkirche der Methodistengemeinde	Bremen-Schwachhausen	Eberhard Gildemeister, Bremen
1950	Kirche der Neuapostol. Gemeinde	Bremen-Findorff	Wilhelm Möller, Bremen
1950	ev. St.-Remberti-Notkirche	Bremen-Schwachhausen	Eberhard Gildemeister, Bremen
1950/51	Adventshaus der Advent-Gemeinde	Bremen, Osterdeich	Friedmar Rusche, Bremen
1951/52	Kirche der Baptistengemeinde	Bremen, Hohenlohestr.	Ernst Becker-Sassenhof, Bremen

c) Krankenhäuser und Wohlfahrtsanstalten

Die Städtischen Krankenanstalten an der St.-Jürgen-Straße[1]) 1900 bis 1914

Nachdem die Städtischen Krankenanstalten im Jahre 1896 in unmittelbar städtische Verwaltung übergegangen waren, setzte die eigentliche Haupt-Ausbauperiode ein (Abb. XI c 1). Mit dem Bau einer großen Anzahl neuer Gebäude wurde zugleich die Spezialisierung ihrer Zweckbestimmungen weitergeführt.

Im Jahre 1900 entstand das Luftkurhaus, ein zweigeschossiger Putzbau mit teilweiser Backsteinrohbaugliederung. Da es für Lungenkranke bestimmt ist, erhielt es offene Liegehallen. Die Krankenzimmer liegen nach Osten.

Im Jahre 1905 begann der Neubau des Isolierhauses II, der Seitenflügel und des Operationsteiles der Chirurgischen Klinik sowie des Scharlachhauses. Das letztere enthält im Erdgeschoß drei selbständige gegeneinander abschließbare Stationen und im Obergeschoß eine weitere Station mit Liegeterrassen. Es faßt etwa 85 Betten. Die Station am Südende des Gebäudes ist vor kurzem mit dem Strahlenhaus in Verbindung gebracht und dient mit etwa 30 Betten als strahlentherapeutische Abteilung.

Im darauffolgenden Jahre wurden der Umbau und eine erste Erweiterung des ehemaligen Irrenhauses, das durch die Verlegung der Irrenanstalt nach Ellen freigeworden war, in Angriff genommen. Der westliche Flügel wurde für die Augenstation eingerichtet, den Ostteil mit dem Erweiterungsbau erhielt die Frauenklinik zugewiesen (Abb. XI c 2). Mit einem Flügel nach Norden, der unter anderem einen Operationssaal aufnahm, erhielt die Frauenklinik gleich nach dem ersten Weltkrieg ihre jetzige Kapazität von 180 Betten. Den jetzigen Ansprüchen genügt das Gebäude nicht mehr. Zeitweise müssen bis zu 70 Betten in dem anschließend an die Klinik errichteten Luftschutzbunker belegt werden, von denen nur die Hälfte Tageslicht erhält.

Die Hautklinik wurde als Putzbau mit Sockel, zwei Vollgeschossen und ausgebautem Mansardgeschoß in den Jahren 1912–13 erbaut. Sie faßt 240 Betten. Der Grundriß ist U-förmig. Mit dem Neubau

[1]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", S. 334 ff.

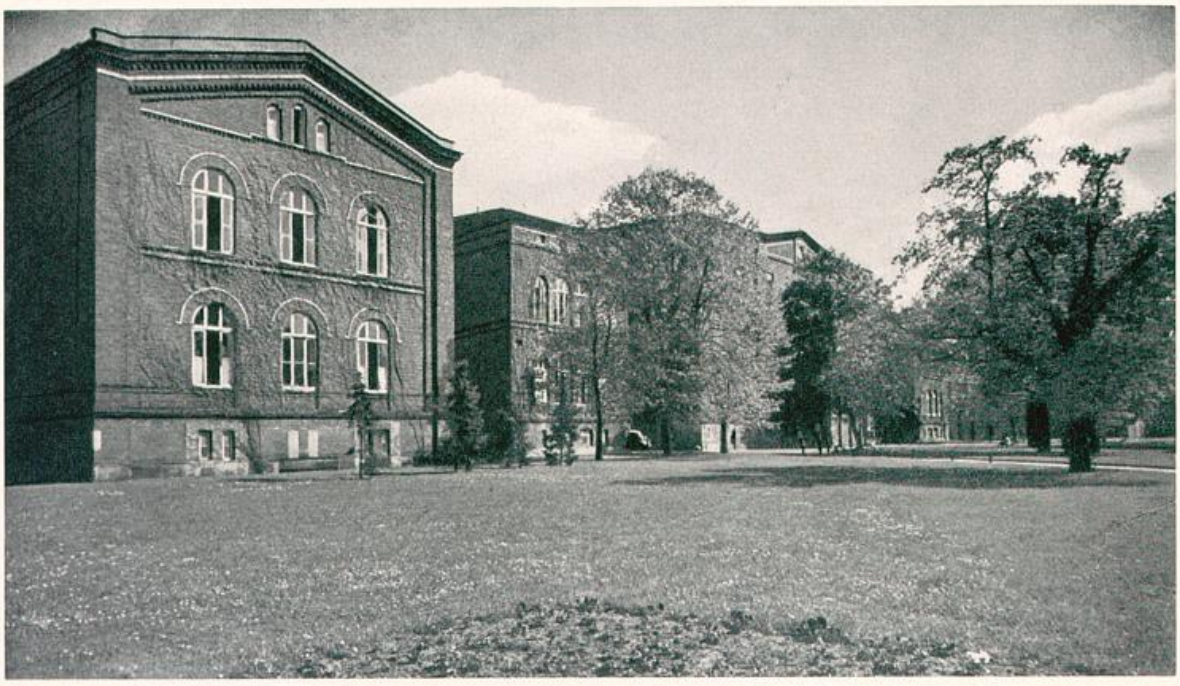


Abb. XI c 1 Städtische Krankenanstalten, Alte Innere Klinik, 1850, Wiederherstellung 1948/51



Abb. XI c 2 Städtische Krankenanstalten, Frauenklinik, 1852, Erweiterungsbauten 1910/12

des Pathologischen Instituts wurde etwa gleichzeitig begonnen. Es ist ein zweigeschossiger Putzbau. Sein Grundriß ist doppel-T-förmig. Das Haus besitzt einen durchlaufenden Längsflur. An der Ostseite liegen die Betriebsräume, an der Westseite nur die beiden Treppenhäuser. Im südlichen Querbau an der Straße Am Hulsberg sind unter anderem die Kapelle (mit Zugang von der Straße her) und im Obergeschoß der Vortragssaal untergebracht. Im übrigen enthält das Haus Aufbahrungszellen, Leichenkeller mit Kühlanlage, Seziersäle, Räume für gerichtsärztliche Arbeiten, Laboratorien, chemische und bakteriologische Arbeitsräume, eine Bibliothek und die notwendigen Zu-



Abb. XI c 3 Städtische Krankenanstalten, Innere Klinik, Neues Haus, 1924/30, Entwurf und Bauleitung: Hochbauamt

behörräume. Trotzdem die Beanspruchung des Instituts seit Errichtung des Gebäudes erheblich zugenommen hat, haben sich schwerwiegende Mängel in der Anordnung der Räume nicht gezeigt.

Zwischen den beiden Kriegen

Mit dem Bau der neuen Medizinischen Klinik wurde im Jahre 1924 begonnen. Auch hier ist der Grundriß doppel-T-förmig (Abb. XI c 3). Der Längsflügel liegt parallel zur St.-Jürgen-Straße etwa in Nord-Süd-Richtung. Die zweigeschossige Haupteingangshalle mit Haupttreppe, Bettenaufzügen usw. liegt in dem turmartig vorgezogenen Mittelteil des Längsflügels, je ein Nebentreppenhaus sowie Personen- und Speiseaufzüge liegen in der Mitte der Querflügel. Das Gebäude besitzt fünf Vollgeschosse. Das Sockelgeschoß enthält dem Haupteingang gegenüber die für die Aufnahmeuntersuchung erforderlichen Räume. Nach Süden hin schließen sich Räume für EKG-Geräte, Röntgenbehandlung, Cystoskopie sowie Bäder und Ruheräume an. Die linke, nördliche Hälfte dieses Stockwerkes enthält im wesentlichen chemische und bakteriologische Laboratorien mit dem nötigen Zubehör.

Im 1. Obergeschoß liegen in der Mitte des Längsflügels nach Osten hin die Direktionsräume, das Sitzungszimmer, die Bücherei und andere. Die Flure sind durchweg beiderseits bebaut. Im 2. und 3. Obergeschoß wurden im südlichen Teil der Querflügel je ein sogenannter Freiluftsaal mit Fenstertüren nach drei Seiten und 16 Betten Belegungsfähigkeit eingerichtet, und offene Liegehallen an der Ostseite des Mittelbaues in den drei Krankengeschossen untergebracht. Neuere Heilmethoden haben jedoch die Freiluftbehandlung weitgehend abgelöst. Die Freiluftsäle sind daher inzwischen unterteilt und die Liegehallen als Krankenzimmer ausgebaut worden. Die drei Krankengeschosse haben eine Stockwerkshöhe von je



Abb. XI c 4 Städtische Krankenanstalten
Verwaltungsgebäude 1924/30
Entwurf und Bauleitung: Hochbauamt

4,15 m. Das oberste Geschoß mit einer Stockwerkshöhe von 2,75 m enthält außer Schwesternzimmern einen Vortragssaal, Speise- und Gesellschaftsräume für Schwestern.

Im gleichen Jahre wurde das Verwaltungsgebäude neben der Haupteinfahrt der Krankenanstalten erbaut (Abb. XI c 4). Es ist zweigeschossig, mit teilweisem Ausbau des Dachgeschosses, und ebenso, wie die übrigen Neubauten dieser Periode, ein Klinkerrohbau.

Die im Jahre 1929 in Angriff genommene Kinderklinik (Abb. XI c 5 und 6) ist bis heute der in verschiedener Hinsicht fortschrittlichste Bau der Krankenanstalten. Es ist ein Terrassenbau, d. h., die Krankenzimmer der Südseite sind stufenförmig vorgezogen, so daß Liegeterrassen vor den Zimmern entstehen, ohne daß ihre Belichtung beeinträchtigt wird. Das Gebäude hat drei Krankengeschosse von je 4 m Stockwerkshöhe mit zusammen 280 Betten und darüber ein Schwesternwohn-



Abb. XI c 5 Städtische Krankenanstalten, Kinderklinik, 1924/30,
Entwurf und Bauleitung: Hochbauamt



Abb. XI c 6 Städtische Krankenanstalten, Kinderklinik, 1924/30,
Entwurf und Bauleitung: Hochbauamt

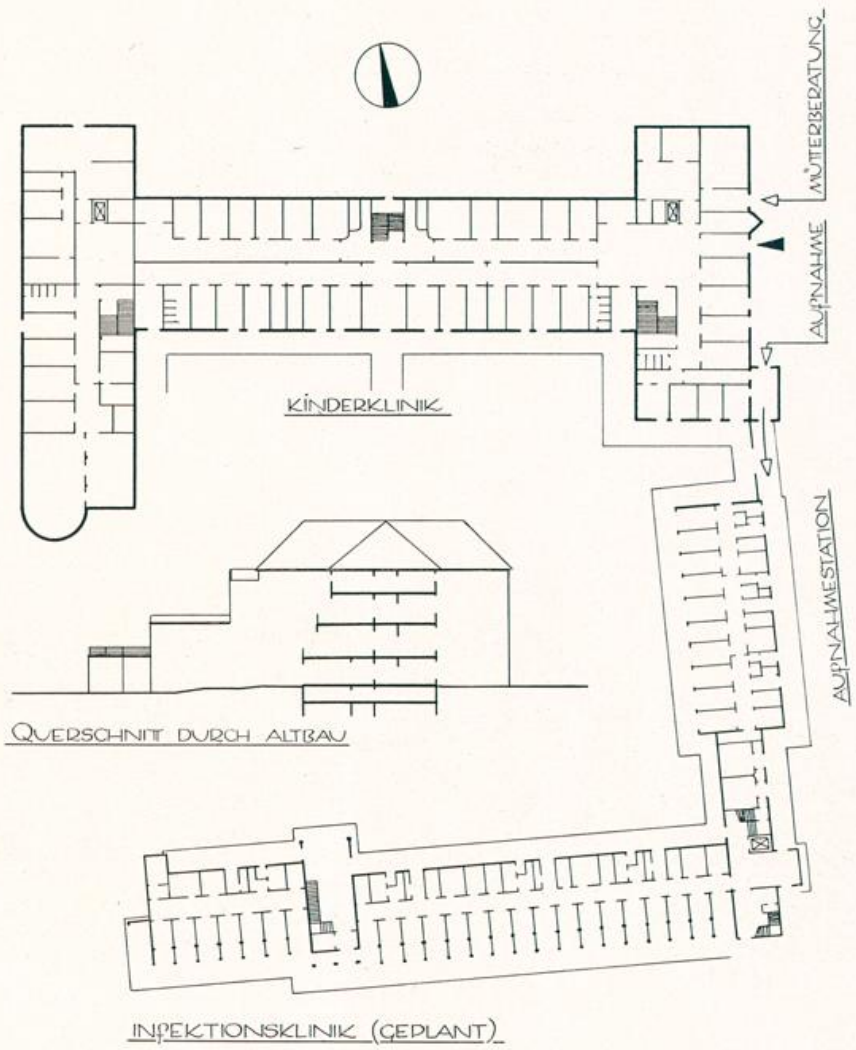


Abb. XI c 7

geschoß (Abb. XI c 7). Der Längsflügel der doppel-T förmigen Anlage liegt nach Süden. Der Haupteingang, das Pförtnerzimmer, der gesonderte Eingang zur Mütterberatungsstelle und die Räume für die Aufnahmeuntersuchung liegen im östlichen Querbau an der Friedrich-Karl-Straße. Der westliche Querbau enthält im Erdgeschoß einen geräumigen Schwesternspeisesaal, einen Unterrichtsraum, eine Teeküche, ferner Milchküche, Diätküche und die notwendigen Zubehörräume. Im 1. Obergeschoß befindet sich an der Nordseite die Operationsabteilung. Im Erdgeschoß des Längsflügels ist die durch den Vorsprung der unteren Geschosse entstehende größere Bautiefe für die Anlage eines zweiten Längsflures benutzt. Der allgemeine Verkehrsflur, an dem auch die Direktionsräume liegen, ist von den Krankenzimmern durch einen inneren Behandlungsflur getrennt. Damit keine Überschneidung der einzelnen Sphären eintritt, sind auch die Badezimmer und die Teeküchen, ebenso wie die Krankenzimmer an die Südseite dieses Flures gelegt. Die Wände zwischen den Krankenzimmern und Fluren sind weitgehend in Glas aufgelöst. Unter den Flurfenstern sind niedrige Schränke eingebaut. Die Wäscheabwurfschächte sind von offenen Balkonen aus zugänglich gemacht, um jede Geruchsübertragung zu verhindern.

Der Bau einer Zentralküche wurde im Jahre 1930 in Angriff genommen.

Nach 1945

Durch den zweiten Weltkrieg erlitten die Krankenanstalten schwere Schäden. Der durchschnittliche Gebäudeschaden ist mit 36 Prozent errechnet worden. Die Männerstation III, das Direktorhaus, die alte Desinfektionsanstalt, die Anstaltskirche und eines der Pförtnerhäuser wurden völlig zerstört. Die Isolierstationen I und II wurden soweit zerstört, daß eine Wiederherstellung der in der Anlage veralteten Gebäude unzweckmäßig ist. Die übrigen Schäden konnten, wenn auch unter großen Schwierigkeiten, inzwischen fast restlos beseitigt werden. Veränderten Anforderungen wurde dabei, soweit wie möglich, Rechnung getragen. U. a. wurden in der alten Medizinischen Klinik eine Sauna und Badeabteilung und eine kiefer-chirurgische Station und im Wöchnerinnenheim eine Schule für technische Assistentinnen eingerichtet. In verschiedenen Gebäuden wurden die großen Krankensäle unterteilt. Neugebaut wurden inzwischen das zerstörte Pförtnerhaus und der Tierstall des Hygienischen Instituts. Als Neubau entstand ferner der Aufnahmebau für das neugeplante Kinderinfektionshaus (Abb. XI c 7 bis 9). Dieser Aufnahmebau enthält verschiedene Neuerungen. Er liegt an einer offenen Halle, die das geplante Infektionshaus mit der Kinderklinik verbindet, und ist durch das Schließen der Verbindungstüren im inneren Flur in drei völlig



Abb. XI c 8 Aufnahmebau für das geplante Kinderinfektionshaus, 1950/51
Entwurf und Bauleitung: Hochbauamt



Abb. XI c 9 Aufnahmebau für das geplante Kinderinfektionshaus, 1950/51
Entwurf und Bauleitung: Hochbauamt

selbständige Stationen unterteilbar. Jedes Krankenzimmer kann auch völlig von den Stationen getrennt und mit Hilfe einer besonderen Schleuse von außen bedient werden, sobald eine Sonderinfektion auftritt. Die Flurwände und die Wände zwischen den Krankenzimmern sind weitestgehend verglast. Große Fenstertüren in Wandbreite verbinden die Zimmer mit der vorgelegten Terrasse. Jedes Zimmer ist mit Abort, Waschbecken und Abtaufvorrichtung für eine fahrbare Badewanne ausgestattet. Die Krankenzimmer werden durch eine Deckenstrahlungsheizung erwärmt, die in Anstalten des Auslandes schon erprobt, in deutschen Krankenhäusern jedoch noch nicht verwendet wurde.

Ein großes Schwesternhaus für etwa 250 Schwestern und eine neue Desinfektionsanstalt sind entworfen. Das Schwesternhaus ist als dreigeschossige Anlage über U-förmigem Grundriß geplant. Der entstehende Innenhof öffnet sich nach Süden und soll gärtnerisch ausgestattet und mit Liegeflächen versehen werden. Die Zimmer sind fast ausschließlich Einzelzimmer von 12 qm Größe, jedes Zimmer enthält eine Waschnische und einen Einbauschrank. Sanitäre und sonstige Nebenräume sind im erforderlichen Umfang vorgesehen. Tagesräume in jedem Geschoß sollen den Schwestern Geselligkeit in kleinerem Kreise ermöglichen. Der erste Bauabschnitt mit 100 Einzelzimmern befindet sich in Ausführung und wird im Sommer 1952 in Benutzung genommen werden.

Das äußere Bild, das die Krankenanstalten nunmehr bieten, ist eine Folge ihrer langen Entstehungsgeschichte. Es wird durch die anscheinende Regellosigkeit in der Stellung der Gebäude und durch eine Vielzahl teilweise widersprechender Stil- und Gestaltungsmittel, Gebäudeformen und Baumaterialien bestimmt.

Wurden die älteren Gebäude etwa bis zur Jahrhundertwende durchweg in Ziegelrohbau ausgeführt, so bevorzugte das neue Jahrhundert zunächst den Putzbau. Die Jahre nach dem ersten Weltkrieg brachten allgemein in Norddeutschland ein Wiederaufleben des Ziegelrohbaues, der dann auch bei den in den Jahren 1924 bis 1930 entstandenen großen Neubauten zur Ausführung gekommen ist.

In der Gestaltung der Gebäude wurde ebenfalls etwa bis zum Jahre 1900 die Stilart der Bauten der ersten Jahre beibehalten. Um 1900 machen sich barocke Einflüsse bemerkbar (Wöchnerinnenheim). In den folgenden Jahren werden dann die Einzelformen in mehr oder weniger glücklicher Weise dem biedermeierlich-klassizistischen Kanon entnommen (Hautklinik, altes Schwesternhaus, Pathologisches Institut). Die Bauten der 20er Jahre schließlich zeigen wiederum die für diese Zeit typischen Formen.

Die Grundstücksgröße bei Gründung der Krankenanstalten betrug etwa 11 ha, sie wurde kurz darauf auf 19 ha erweitert. Bei der ursprünglichen Bettenzahl und dem damals als wahrscheinlich angenommenen Zuwachs konnte die Anlage zunächst als außerordentlich weiträumig gelten. Wenn dieser Eindruck heute nicht mehr besteht, so liegt es nicht allein daran, daß die Bettenzahl mit über 2000 weit über das erwartete Maß angewachsen ist; das Verhältnis der Bettenzahl zur Grundstücksgröße muß auch heute noch als relativ günstig bezeichnet werden. Es liegt vor allem an der schon erwähnten Regellosigkeit in der Gebäudestellung, die wiederum weitgehend eine natürliche Folge dieses unerwarteten Anwachsens ist. Das Ergebnis ist eine ganze Reihe grundsätzlicher Mängel und betrieblicher Erschwernisse.

Im einzelnen mag daran erinnert werden, daß in vielen Häusern ein großer Teil der Krankenzimmer eine recht ungünstige Besonnung erhält. Die Chirurgische Klinik und die alte Medizinische Klinik mit hohen Bettenzahlen sind stark eingekeilt, haben keine nennenswerten Hausgärten und bieten von vielen Zimmern aus ziemlich trostlose Ausblicke. Die alten Wirtschaftsgebäude liegen sehr unglücklich in einem Gelände, das eigentlich den Hausgarten der alten Medizinischen Klinik bilden müßte. Auch die Lage der Zentralküche und des Heizwerkes an der Bismarckstraße zwischen Kinderklinik, neuer Medizinischer Klinik und Frauenklinik ist ungünstig gewählt. Leider ist damit auch der Standort der augenblicklich in der Planung befindlichen Desinfektionsanstalt und des immer dringlicher werdenden Wäschereineubaues festgelegt, denn eine weitere Streuung der Wirtschaftsgebäude erscheint keineswegs tragbar.

Andererseits zeigt die in Durchführung begriffene generelle Neuplanung der Krankenanstalten, daß wenigstens ein Teil der geschilderten Mängel noch jetzt abgestellt werden kann. Da die teilweise schon seit Jahrzehnten auf dem Gelände stehenden Baracken aus hygienischen und baulichen Gründen nicht länger geduldet werden können und eine Anzahl der Gebäude stark kriegszerstört ist und kaum noch einen Wiederaufbau lohnt, sind größere Neubauten auf die Dauer nicht zu umgehen, um so weniger, als die meisten Häuser schon jetzt überbelegt sind. Daraus ergeben sich zugleich die Notwendigkeit wie auch die Erfolgsaussichten der Neuplanung. Es soll mit dieser Planung die richtige Stellung der Neubauten, eine bessere Verteilung des Bettenraumes auf die einzelnen Kliniken, soweit wie möglich eine bessere Lage dieser Kliniken zueinander, eine bessere Verkehrsführung und nicht zuletzt auch eine Zusammenfassung der Freiflächen und die Ausstattung jedes Krankengebäudes mit einem eigenen, in sich geschlossenen Hausgarten erstrebt werden.

Die Anstalten in den östlichen Vororten[2])

Der Versorgung der östlichen Vororte mit ihrer wachsenden Einwohnerzahl und ihren zahlreichen

[2]) Über Krankenanstalten in Bremen-Nord siehe Artikel XVII

gewerblichen Betrieben dienen die Krankenhäuser Hemelingen und Sebaldsbrück.
Das Haus in Hemelingen ist baulich veraltet, ungünstig gelegen und nicht erweiterungsfähig. Es enthält eine Innere Abteilung mit 60 Betten.
Die Sebaldsbrücker Anstalt an der Sanderstraße, südlich der Osterholzer Heerstraße, kann dagegen ohne wesentliche Schwierigkeiten erweitert werden. Sie umfaßt z. Z. 135 Betten und ist aufgeteilt in eine chirurgische und eine gynäkologische Abteilung. Die Gebäude wurden in den Jahren 1937–38 durch das damalige Luftgaukommando für den Zweck einer fliegertechnischen Vorschule errichtet.
Das langgestreckte Hauptgebäude (Abb. XI c 10) ist zweigeschossig und mit pfannengedecktem Satteldach versehen. Es enthält den größten Teil der Krankenräume, die Operations- und Verwaltungsräume und im Dachgeschoß Schwesternzimmer. Der Grundriß ist durch einen Mittelflur mit Zimmern nach Osten und Westen gekennzeichnet. Eine Glasveranda, die zugleich als Haupteingang dient, verbindet das Hauptgebäude mit dem gleichgerichteten, eingeschossigen Nebengebäude, dem früheren Kantinen- und Küchengebäude (Abb. XI c 11). In dessen südlicher Hälfte wurde eine weitere Krankenstation eingerichtet, während der Küchenteil weiterhin seinem ursprünglichen Zweck dient. Die frühere Turnhalle der Schule wurde 1949 als Wohnhaus für Ärzte und Personal umgebaut. Das frühere Angestelltenhaus enthält Mietwohnungen und steht dem Krankenhaus bisher nicht zur Verfügung. Ebenso ist der frühere Sportplatz noch größtenteils zu gärtnerischen Zwecken verpachtet. Die Gebäude sind sämtlich Putzbauten. Durch kleinere Umbauarbeiten im Innern, durch Anlage von Waschbecken mit fließendem Wasser in allen Krankenzimmern, Einrichtung von Signalanlagen usw. ist versucht worden, sie ihrer gegenwärtigen Zweckbestimmung möglichst weitgehend anzupassen.
Die wichtigsten Mängel der Anstalt sind die völlig unzulängliche Unterbringung der Schwestern und die ebenso unzulängliche Operations-Abteilung. Zur besseren Unterbringung der Schwestern soll das Nebengebäude demnächst aufgestockt werden. Eine wirklich entscheidende, der wachsenden Frequenz des Hauses angemessene Verbesserung der Operations-Abteilung kann nur durch den Neubau eines chirurgischen Hauses geschaffen werden. Der im Hauptgebäude freiwerdende Raum wird dann zur Aufnahme der bisher in Hemelingen untergebrachten inneren Abteilung zur Verfügung stehen. Zwar ist die Operations-Abteilung mit den notwendigen, modernen Einrichtungen versehen, ihre räumliche Enge — der Operationsraum ist nur 4 m tief! – erschwert jedoch den behandelnden Ärzten ganz außerordentlich die Erfüllung ihrer wachsenden Aufgaben.

Zill, Meister



Abb. XI c 10 Sebaldsbrücker Krankenanstalt, Hauptgebäude

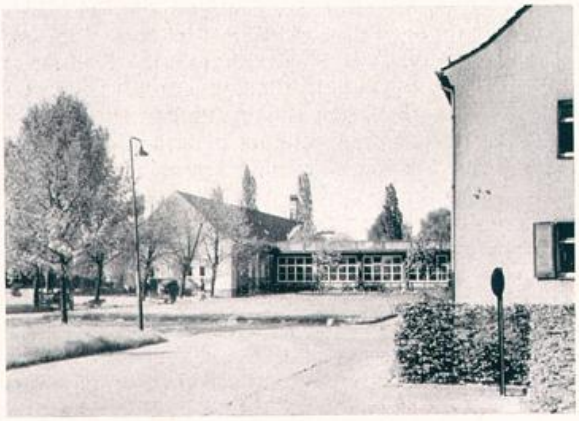


Abb. XI c 11 Sebaldsbrücker Krankenanstalt, Glasveranda und Nebengebäude

Private Krankenhäuser und Wohlfahrtsanstalten[3])

Wie die meisten Hochbauten, so spiegeln auch die Neubauten der privaten Wohlfahrt in ihrer Gestaltung den Wandel der Zeit.
Noch um 1700 war in Bremen ein so großzügiger Bau entstanden wie das Armenhaus — seit 1903 Altenheim genannt – (das spätere Focke-Museum) an der Großenstraße, das bis 1912 seinem ursprünglichen Zwecke diente. In seinen klaren Formen und besonders in seinem Innenhof war es eines der schönsten Gebäude jenes ganz zurückhaltenden „Barock" der Nordseeküste. Um 1785 wurde als Übergang vom norddeutschen Barock zur Klassik das St.-Petri-Waisenhaus erbaut, das bis 1901 Waisenknaben ein Heim bot. Beide Gebäude waren letzte Zeugen jener Baukunst, die sich in Jahrhunderten entwickelt hatte. Das neunzehnte Jahrhundert begann auch in den Bauten der Wohlfahrt mit dem Klassizismus, der den Formwillen jener Zeit widerspiegelte, und für

[3]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", S. 339 ff.

den das frühere St.-Katharinen-Stift (im Schüsselkorb) ein Beispiel sein möge.

Die Zeit bis 1870 schuf noch Bauten, die den neuen Stadterweiterungen einen einheitlichen Stil gaben; hierzu gehört das Rembertistift, das noch heute mit seinen kleinen Wohnungen für die „Pröven" in Reihenhäusern eine großzügige Gestaltung zeigt.

Kurz nach dem Beginn des Klassizismus hatte die Bewegung der Romantik eingesetzt; sie versuchte zuerst mit viel Begeisterung, aber wenig Formenkenntnis in Bauten und Innenräumen der Gotik nachzueifern. Wenn auch diese „Neo-Gotik" und die Romantik noch künstlerische Werke hervorbrachten, so wurden doch ihre Formen nach 1870 von unerfreulicher Härte, da sie den Charakter der konstruktiven und mechanistischen Lehren einer Kunst-„Wissenschaft" der Gotik-Schulen widerspiegeln. Aber gerade in dieser „Gotik des Polytechnikums" wurden viele Bauten der Wohltätigkeit, besonders der christlichen Konfessionen, gebaut. Als Stil-Reaktion entstehen dann am Ende des 19. Jahrhunderts Gebäude in sogenannter „Deutscher Renaissance", die in dem Werk „Bremen und seine Bauten" aus dem Jahre 1900 als die „neuzeitlichsten" erscheinen.

Um die Jahrhundertwende vollzog sich dann in der seelisch-geistigen Konstitution Deutschlands eine Änderung, die aus einer Zeit ungestümen Stil-Wollens (des sogenannten Jugendstiles, der jedoch im „gedächtigen" Bremen kaum zur baulichen Wirkung kam) bald wieder in ruhigere Bahnen einlenkte. Die Formenwelt der kalten Gotik des Polytechnikums und der Deutschen Renaissance wurde damit überwunden. Von 1900 bis 1914 zeigen die Bauten, auch die der Wohltätigkeit, den Ausdruck einer wohlhabenden Zeit. Weder „Inflation" noch „Geld-Reform" hatten jahrhundertealte fromme Stiftungen und den Besitz begüterter Gönner entwertet!

In diesen Jahren – um 1910 – entstanden drei große und charakteristische Bauten in Bremen, die Ausdruck neuen Wollens waren:

Der bedeutendste ist der künstlerisch hochstehende malerische Gruppenbau der Egestorff-Stiftung des Altenheims in Tenever (Abb. XI c 12 u. 13). Der verstorbene Bremer J. H. Egestorff hatte sein großes Landgut mit wundervollem Park in Tenever bei Osterholz und eine große Geldsumme gestiftet für ein Heim für die Alten jeder Konfession. Unter Zustimmung des Senats der Freien Hansestadt Bremen wurden Vermögen und Gebäudewert des Altenheims an der Großenstraße mit der Stiftung vereint, und in einem Wettbewerb fielen dem jungen Bremer Architekten G. W. Heyberger † Preis und Ausführung zu.

Der um einen großen Innenhof und einen rückseitigen Hof gruppierte Bau wirkt trotz seiner Symmetrie durchaus malerisch; die Symmetrie erleichtert weitgehend die innere Organisation, und doch bleibt der Eindruck alter Giebelbauten vorherrschend. Zwar sind Anklänge an gotische Stilelemente nicht vermieden; das Besondere ist aber, daß nicht die Formen der Hochgotik in der



Abb. XI c 12 Egestorff-Stiftung / Altenheim in Tenever, 1909/12, Architekt G. W. Heyberger †



Abb. XI c 13 Egestorff-Stiftung / Altenheim in Tenever, 1909/12, Architekt G. W. Heyberger †

Nachahmung des Polytechnikums verwandt wurden, sondern die charakteristischen Formen der Heimat, des Backsteinbaues der Küstenstädte mit den weißen, außen liegenden Fenstern. Damit klingen auch Erinnerungen an den schönen Bau des damals aufgegebenen Altenheims an. Im Inneren ist das ganze Gebäude mit Ausnahme des ernsten Kirchenraumes in hellen Räumen zartfarbig gehalten, die „Nebenräume" wie Küchen und Waschküchen sind nicht im Keller-, sondern im Hauptgeschoß untergebracht. Der Fußboden aller Flure besteht aus roten hartgebrannten Tonplatten; alle Wohnräume haben Parkett aus Ahorn-Riemen. Das für dreihundert Personen geplante Bauwerk bietet in allem ein außerordentlich großzügiges Heim für die Alten. Obwohl es heute aus der Not der Zeit überbelegt ist, zeigt es dem Besucher in Gemeinschaftsräumen und Fluren das Bild erfreulicher Weiträumigkeit. Die Lage in einem Park, von alten Bäumen umgeben und am Ende einer Baumallee weit hinter einem „Herrenhaus" nachklassischer Zeit ist von großer Würde und Schönheit.

Auf eine ganz andere Art ist in dem Neubau des Katharinen-Stiftes (Abb. XI c 14) am Anfang der Parkallee das neue Bauwollen dieser Zeit mit den besonderen Wünschen der „Stifts-Damen" vereint. Das von dem Architekten Leymann in der Baufirma W. Blanke um 1912 fertiggestellte neuzeitliche Damenstift ist eines jener vornehmen Häuser, die moderne Ansprüche mit einem Klassizismus aufs beste verbinden. Es ist ein städtischer Bau mit Mansard-Dach und säulengeschmückter Eingangsfront. Das Innere ist klar und weiträumig angelegt. Jede Dame besitzt Wohn- und Schlafzimmer, und für je sechs Personen ist eine größere Küche mit sechs Gaskochern eingerichtet. Der sehr solide Bau leitet städtebaulich die Reihe der großen (früheren) Einfamilienhäuser an der Parkallee ein.



Abb. XI c 14 Katharinenstift a. d. Parkallee, 1912, Architekt Leymann † in der Baufirma Wilh. Blanke



Abb. XI c 15 Isenberg-Kinderheim an der Kornstraße 1914, Architekt BDA Abbehusen † und Blendermann †

In weiteres Gebäude jener Zeit ist das Isenberg-Kinderheim an der Kornstraße (Abb. I c 15) in der Neustadt. Es ist von den Architekten Abbehusen † und Blendermann † 1914 errichtet worden. Das Kinderheim, ein fast symmetrischer Bau unter großem Walmdach, hat noch den Charakter jener großen wohnlich-soliden und hellen Nutzbauten der Zeit, in denen die Nach-Klassik ausklingt. Es war für siebzig Kinder von zwei bis vierzehn Jahren eingerichtet und enthält klare Räume und Flure. Städtebaulich ist es an der allzu langen Kornstraße ein markantes Bauwerk.

Der Ausgang des ersten Weltkrieges brach die jahrhundertealte Tradition der Wohltätigkeitsbauten und Stiftungen ab; nach der Inflation waren fast alle Geldstiftungen entwertet. Die Bauten hatten zwar Kriegs- und Nachkriegszeit überstanden, doch nur etwa noch vorhandene Ländereien ermöglichten noch Einnahmen aus dem Vermögen. Es kam jenes neue „Aufblühen" der Städte, vielfach auf Grund der Auslandsanleihen. Alte Vermögen wurden entwertet, neue entstanden. Das Anwachsen der Zahl der Kranken bedingte Vergrößerungen der Krankenhäuser. Außer den Großbauten der städtischen Krankenanstalten konnten die privaten Krankenhäuser erweitert werden. In den zwanziger Jahren wurden viele Bauten in Klinkern erbaut. Die Großbauten Hamburgs: Chile-Haus, Ballin-Haus und die staatlichen Bauten waren darin beispielgebend; der Klinker wurde als „norddeutscher Backsteinbau" von maßgebenden Architekten propagiert, und der sich entwickelnde „Klinkerstil" formte das neue Straßenbild vieler Städte.

Mit Hilfe des Staates entstanden in diesen Jahren (1925 bis 1931) die Erweiterungen der drei gemeinnützigen Krankenhäuser Bremens: des Evangelischen Diakonissenhauses, des „Vereins-Krankenhauses" und des katholischen St. Joseph-Stiftes. Zwei Bauaufgaben sind für diese Anstalten zu lösen: ein Krankenhaus zu schaffen, das allen Erkenntnissen und Anforderungen an eine neuzeitliche Krankenpflege entspricht, und ein Heim für die Schwestern in einem „Mutterhaus". Eine besondere Aufgabe war es weiter, alte, zum Teil umzugestaltende Teilbauten mit den Erweiterungen zusammen zu einem praktischen Organismus zu verbinden und auszubauen.

Das Evangelische Diakonissenhaus (Abb. XI c 16 und 17) an der Nordstraße hatte sich aus kleinen Anfängen entwickelt; ein Backsteinrohbau in den Formen der achtziger Jahre wirkte zuerst im Straßenbild; Anbauten und Umbauten



Abb. XI c 16 Evangelisches Diakonissenhaus, Architekt BDA Görig



Abb. XI c 17 Evangelisches Diakonissenhaus Anbau und Kinderheim, Architekt BDA Görig

ermöglichten Vergrößerungen und Verbesserungen. Im Jahre 1927 wurden durch den Architekten BDA Walter Görig im Garten der Anstalt – verbunden mit dem Hauptgebäude – ein großer moderner Krankenhausbau und ein Kinderheim in Klinkern errichtet. Bis 1938 folgten Erweiterungen und Modernisierungen, die allen neuzeitlichen Anforderungen genügten, aber den verfügbaren Gartenraum sehr verkleinerten.

Aus kleinen Anfängen hat sich auch das „Vereinskrankenhaus" des „Vereins zur Ausbildung von Krankenpflegerinnen" in der Bremer Neustadt an der Osterstraße, das jetzige „Rote-Kreuz-Krankenhaus", entwickelt. Ein erster Bau aus dem Jahre 1876 in Rohbackstein zeigte die Formen jener Zeit. Nach mehrfachen kleinen Erweiterungsbauten war 1908 bis 1910 durch die Berliner Architekten Schmieden und Böthke der geräumige neuzeitliche Krankenhaustrakt an der „Pipe" mit großen Glasveranden geschaffen. Als Stiftung eines Gönners des Hauses, Carl Schütte, wurde 1914 ein kleiner Erweiterungsbau errichtet. In den Jahren 1925 bis 1926 erbaute dann Architekt BDA Heinz Pein an Stelle von alten Wohnhäusern einen neuen Bauteil, der, das Straßen-

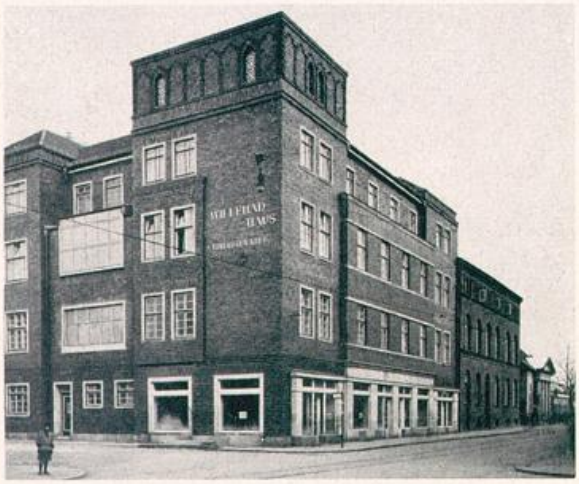


Abb. XI c 18 Rote-Kreuz-Krankenhaus, 1925/26
Architekt BDA Heinz Pein

bild beherrschend, den Gebäudekomplex an der Osterstraße erweiterte (Abb. XI c 18). Hierdurch konnten Altbauten verschiedener Bauperioden um einen großen Gartenhof zu einem einheitlichen Organismus miteinander verbunden werden. Durch helle und harmonische Gestaltung der Krankenzimmer, der Flure, Behandlungs- und Erholungsräume ist angestrebt, psychisch wohltuende Wirkungen zu erzielen.

Da der Bauplatz sehr beschränkt war, konnte ein besonderes „Schwesternhaus" nicht geschaffen werden: dafür ist dann das Erdgeschoß des neuen Bauteils für die Schwestern zu großen und freundlichen Speise- und Feierabendräumen ausgebaut worden, die durch die konstruktiv bedingten Arkaden ein charakteristisches Gepräge erhielten. Der große Speiseraum ist mit einem dekorativen Wandbild Alt-Bremens von Hermann Fitger geschmückt (Abb. XI c 19 und 20).



Abb. XI c 19 Rote-Kreuz-Krankenhaus
Schwesternveranda, Architekt BDA Heinz Pein

Ein schmaler Platz an der Wasserfläche der „Pipe" ergab die Möglichkeit zu einem Schwestern-Altersheim (Abb. XI c 21 und 22) (Architekt BDA Heinz Pein), das als zweistöckiger heller Putzbau mit grünen Läden und schwarzem Schieferdach sich vom Krankenhaustrakt bewußt abhob und mit seinem Terrassengarten einen landhausähnlichen Charakter anstrebte. Es enthielt außer Nebenräumen einen wohnlichen Gemeinschafts-

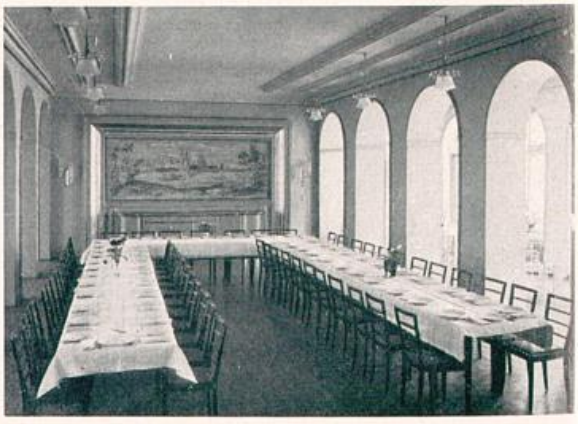


Abb. XI c 20 Rote-Kreuz-Krankenhaus
Schwesternspeiseraum, Architekt BDA Heinz Pein



Abb. XI c 21 Rote-Kreuz-Krankenhaus
Schwesternaltersheim, Architekt BDA Heinz Pein

raum und Schwesternzimmer (jedes mit Alkoven) in Südlage zum Garten.
Städtebaulich ist das „Rote-Kreuz-Krankenhaus" durch seine Lage an der „Pipe" (jenem letzten Rest des Neustadtgrabens) ausgezeichnet. Jahrelang war es das Bestreben weiter Bürgerkreise, zur „Verschönerung" diesen Teil der alten Wallanlagen, dessen Wasserfläche bei Ebbe allerdings zur Schlammfläche wurde, einzuebnen, wie bereits früher die so schönen ehemaligen Wasserflächen des Neustadt-Grabens. Nur dadurch, daß der Leiter und Chef-Arzt Prof. Dr. Strube immer wieder für die Erhaltung der das Haus vom Verkehr abschirmenden Wasserfläche eintrat, und der Architekt des Hauses in Wort, Bild und Schrift zeigte, wie durch Abtrennung von der kleinen Weser der Wasserspiegel der „Pipe" ebenso gehalten werden könne wie der des Altstadt-Wallgrabens, gelang es, die „Pipe" so lange zu erhalten, bis eine neue Zeit Verständnis für die Gegebenheiten bewies, durch eine Deichverbindung an der „kleinen Weser" die Wasserfläche erhielt und so die Möglichkeit zur Landschaftsgestaltung der „Pipe" gab.
Das St.-Joseph-Stift (Abb. XI c 23 bis 25), ein



Abb. XI c 23 St.-Joseph-Stift (1880), 1927
Architekten BDA Wellermann † und Frölich †, 1930/31
Architekt Nelissen, Münster i. W.



Abb. XI c 24 St.-Joseph-Stift, 1930/31
Architekt Nelissen, Münster i. W.



Abb. XI c 22 Rote-Kreuz-Schwesternaltersheim
Mittelbau, 1926, Architekt BDA Heinz Pein



Abb. XI c 25 St.-Joseph-Stift, 1930/31
Architekt Nelissen, Münster i. W.

katholisches Krankenhaus, liegt an der Schwachhauser Heerstraße, Schubertstraße und Georg-Gröning-Straße. Es wurde um 1880 in den „gotischen" Formen jener Zeit durch den Staatsbaumeister Heinrich Flügel † errichtet. An der Ecke Schwachhauser Heerstraße und Schubertstraße beherrscht eine Kapelle das Bild, die in den äußeren und inneren gotischen Formen einen ernsten und würdigen Raumeindruck gibt. Mehrfach wurde das Haus nach den Plänen der Architekten Wellermann † und Frölich † bis zum Jahre 1927 erweitert; es enthielt 380 Krankenbetten. Das Krankenhaus ist 1930/31 um einen großen vierstöckigen Ziegelrohbau erweitert worden und bot damit Raum für 485 Krankenbetten; es ist großzügig mit allen Erfordernissen neuzeitlicher Krankenpflege ausgestattet. Für die Schwestern ist in abgesonderten Schlaf- und Wohnräumen bestens gesorgt.

Aus der Zahl der Bauten für wohltätige Zwecke seit dem Weltkriege sind bisher nur die drei privaten Krankenhäuser erwähnt worden; sie geben ein charakteristisches Bild der Lösung der Bauaufgaben dieser Jahre. Es waren Erweiterungsbauten für Kranke und Mutterhäuser für die Schwesternschaften.

Durch den ersten Weltkrieg und die folgende Inflation waren große Kreise in Not geraten; sie hatten ihr Vermögen verloren und konnten die Last ihrer großen Häuser und besonders der mit dem Grundbesitz verbundenen Steuern nicht mehr tragen. Für alle diese Geschädigten wurde das wundervoll gelegene Gelände des Hauses Riensberg an der Schwachhauser Heerstraße, das die letzte Erbin des Gutes, Fräulein Margarethe von Post, gestiftet hatte, mit Stiftungen der Geschwister Kroning und der Brüder Röcker zusammengefaßt und bereitgestellt für einen Bau neuzeitlicher Wohnungen mit ein bis vier Zimmern, das „Landhaus Horn" (Abb. XI c 26).

Der Architekt BDA Heinz Stoffregen † hatte den baukünstlerischen Entwurf geschaffen, der von großzügiger Raumgestaltung und besonderer Eigenart war; als er allzu früh starb, übernahmen in pietätvoller Anpassung an den Entwurf und gleichzeitig an die wirtschaftlichen Notwendigkeiten die Architekten BDA Eeg und Runge † die Verwirklichung des Stoffregenschen Projektes (1930).

Die besondere Eigenart des Baues ergab sich aus dem Entwurf, der einen großen Mittelbau und vier gesonderte Eckbauten durch eingeschossige Verbindungsbauten zu einer inneren Organisation vereint. Die hellgefugten Klinkerflächen sind in harmonischer Gestaltung durch die weißen Fenster, Türen und die kleinen Erker der Einzelwohnungen weitgehend belebt; ein kräftiges Hauptgesims schließt den Bau oben ab und meistert damit die Lösung der Baumassen mit flachen Dächern. Alle Wohnungen sind nach Ost, West oder Süd orientiert, haben Erker oder Balkon, Waschkabinett mit fließend kaltem und warmem Wasser und WC. Viele Wohnungen haben ein eigenes Bad.



Abb. XI c 26 Landhaus Horn, Schwachhauser Heerstraße, 1930
Entwurf Architekt BDA Heinz Stoffregen †
Ausführung Architekten BDA Eeg und Runge †

Der Bau hat den letzten Weltkrieg überstanden, und kleine Kriegsschäden sind wieder ausgebessert worden. Aber der Sieger des Krieges hat aus dem Bau ein Hotel für Ausländer gemacht. Wir können nur hoffen und wünschen, daß die Absicht der großherzigen Stifter in Zukunft im „Landhaus Horn" wieder verwirklicht wird!

Nach dem Zusammenbruch der zum Teil durch An-

leihen künstlich aufgeblähten Wirtschaft im Jahre 1928 kamen Jahre, in denen die Not weiter Volkskreise so groß wurde, daß fast alle Gelder der Wohltätigkeit zur unmittelbaren Behebung dieser Not gebraucht wurden. Die „Bremer Nothilfe", die in großem Umfang schon seit 1922 geholfen hatte, mußte 1930 bis 1931 durch die „Winterhilfe" ergänzt werden. 1933 wurde die freie Wohlfahrtspflege in der NSV zusammengefaßt, die große Geldsummen aufbrachte und verteilen konnte, bis langsam die Arbeitslosigkeit abnahm. Nun aber kamen andere Aufgaben. Für „Mutter und Kind" wurde gesorgt und Kindererholungen durchgeführt.

Für die „Bauten Bremens" brachten diese Zeiten im wesentlichen nur Pläne und vorbereitende Arbeiten. Die Aufrüstung zog die meisten Gelder an sich; der Krieg stellte große andere Aufgaben für die verwundeten Soldaten. Altersheime mußten hierfür geräumt werden; in freier Landschaft entstanden Großbauten. Großbunker wurden gebaut, und zwei von ihnen wurden dem Evangelischen Diakonissenhaus und dem St. Josephstift zur Verfügung gestellt; sie sind mit allen möglichen Einrichtungen versehen und haben als Krankenhausbunker bis in die neueste Zeit ihre Dienste im Rahmen der privaten Wohlfahrtspflege erfüllt.

Dann kamen die Niederlage und die Flucht von Millionen Menschen aus dem Osten; die Not wuchs ins kaum noch menschlich Erträgliche. Nachdem die „Geld-Reform" zwar zum zweiten Male die Vermögen der Stiftungen vernichtet, aber wirtschaftlich eine neue Grundlage gebracht hatte, konnte die private Wohltätigkeit wieder allmählich beginnen, durch Behebung von Kriegsschäden und Ausbau von Ruinen an das Bauen zu denken; erst vom Jahre 1948 ab konnten wieder Bauten der Wohltätigkeit geplant, begonnen und auch fertiggestellt werden.

Zwei der wichtigsten und baulich interessantesten dieser Bauwerke seien zum Schluß angeführt.

Ein für die Zeitumstände besonders charakteristischer Bau ist der Um- und Ausbau des früheren Lloydheimes an der Hemmstraße zu einer evangelischen Diakonissenanstalt mit „Mutterhaus" für die Diakonissinnen und zu einem neuzeitlichen Krankenhaus.

Das frühere Diakonissenhaus (Abb. XI c 16 und 17) in der Nähe des Europahafens wurde im Kriege schwer beschädigt und ist im August 1944 in Trümmer gesunken. Durch den zur Verfügung gestellten Hochbunker waren alle Kranken und Schwestern gerettet worden. Während für den Bau des Krankenhauses die nur beschädigten Räume des Lloyd-Heimes gute Vorbedingungen boten, waren diese für den Aufbau des vollständig ausgebrannten Hauses II um so schwieriger. Die Arbeitsgemeinschaft der Architekten BDA R. Richter, J. Noltenius und W. Kläner löste die Aufgabe durch einen neuzeitlichen Zwischenbau und einen raumgestalterisch den Gegebenheiten besonders angepaßten Einbau in das Haus II (Abb. XI c 27).

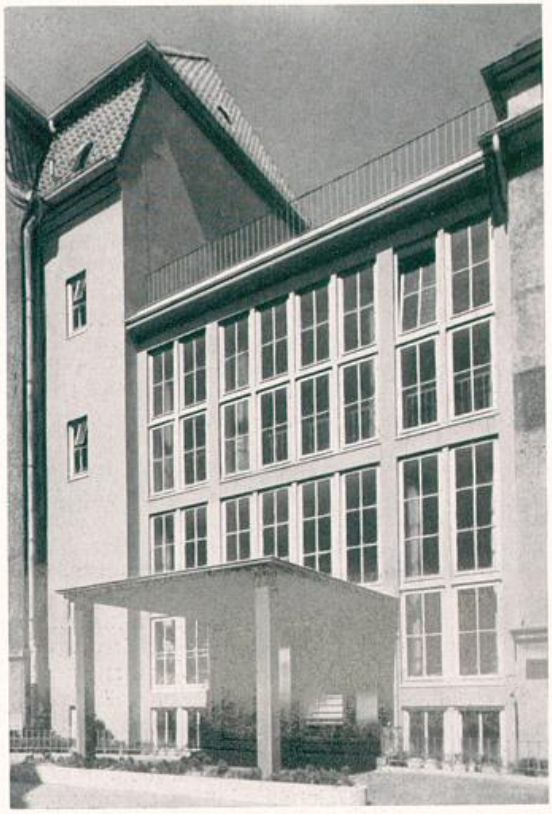


Abb. XI c 27 Evangelisches Diakonissenhaus Walsroder Straße, 1949/50
Architekten BDA R. Richter, J. Noltenius und W. Kläner

Die außergewöhnliche Tiefe dieses Hauses ist im Inneren zu großen Räumen für Versammlungen der Schwestern, zu Doppelfluren mit innerer Schrankwand und einem schönen Andachtsraum im Dach geschickt ausgenutzt worden (Abb. XI c 28). In neuzeitlicher und dabei anheimelnder



Abb. XI c 28 Evangelisches Diakonissenhaus Walsroder Straße, Andachtsraum, 1949/50
Architekten BDA R. Richter, J. Noltenius und W. Kläner

Weise ist das Gebäude zu einem „Mutterhaus" ausgebaut.
Eine der durch Alter und Haltung ehrwürdigsten Stiftungen ist das „Haus Seefahrt", das zum Zweck der Versorgung alter Seeschiffer und deren Witwen 1545 gegründet wurde; 1847 war es für die Durchführung der neuen „Kaiserstraße" abgebrochen und wurde in den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts im Stil jener Zeit nächst der Lützowerstraße neu erbaut. An der Straße zeugte nur das alte prunkvolle Eingangstor noch von der großen Vergangenheit. Das Haus Seefahrt enthielt außer 66 kleinen „Pröven-Wohnungen" zwei Säle. In dem größeren Saal wurde alljährlich im Februar nach alter Sitte die Schaffermahlzeit begangen, die ob ihrer Tradition wie auch ihrer Bedeutung wegen zu den Eigenarten des Bremer Lebens zählt.
Der Krieg vernichtete die Gebäude; das alte Tor wurde gerettet; es dient jetzt vorübergehend dem Focke-Museum als Eingangstor des Gartens an der Schwachhauser Heerstraße. Da ein Aufbau auf dem alten Grundstück aus städtebaulichen Gründen nicht möglich war, erhielt das Haus Seefahrt im Frühjahr 1950 im Austausch mit dem Bremer Staat ein rund 35 000 qm großes Ersatzgrundstück in Bremen-Grohn. In den geplanten und zum Teil schon ausgeführten Neubauten soll die alte Sitte der Pröven-Wohnungen fortgesetzt werden; die Kleinhäuser werden an dem landschaftlich schönen Grüngürtel auf der Hochgeest über der Lesum an zwei Grünhöfen, die sich zur weiten Sicht auf die Marschebene hin öffnen, errichtet. Durch gärtnerische Gestaltung werden sich die Gruppenbauten geschickt in die Landschaft einordnen (Abb. XI c 29 und 30).
Außer 80 Zweizimmer- und 80 Einraum-Wohnungen sind ein Verwalterwohnhaus und für spätere Zeiten ein Saalbau geplant. Jede Wohnung hat einen Abstellraum auf dem Boden und im Keller. Jedes Haus enthält Waschküche, Baderaum und Trockenraum im Kellergeschoß. Die Häuser werden als hellverfugte Backsteinbauten ausgeführt.
In schöner Art, eine neue Tradition aufbauend, hat für jedes Haus eine bremische Reederei die Patenschaft übernommen; das Reederei-Wappen wird jeweils über der Haustür in Sandstein angebracht. Auch das alte Barockportal soll hier wieder aufgestellt werden. Die gesamte bauliche Anlage des Hauses Seefahrt liegt in den Händen der Architekten BDA Wilhelm Wortmann und Erik Schott.
Ebenso ist ein Neubau für das altehrwürdige Ilsabeenstift, das 1494 als Krankenhaus für arme Kranke und Pilger gegründet und 1699 in ein Frauenstift umgewandelt wurde, in Angriff genommen. Auch dieses Stift wurde beim Durchbruch der „Kaiserstraße" 1874 abgebrochen und an der Großen Sortillienstraße damals neu aufgebaut. Die Aufnahme in das Stift erfolgte durch Einkauf. Der Krieg hat das Gebäude eingeäschert. Die Stadt bot im Tausch einen Platz in einem schönen Park in Bremen-Lesum.
Ein Wettbewerb für ein Heim für 60 Damen, von



Abb. XI c 29 Neubau „Haus Seefahrt", Bremen-Grohn, Oeversberg
1. Bauabschnitt, 1950/51, Architekten BDA Wortmann und Schott



Abb. XI c 30 Neubau „Haus Seefahrt", Bremen-Grohn, Oeversberg
1. Bauabschnitt, 1950/51, Architekten BDA Wortmann und Schott

denen jede ein Zimmer mit Kochnische, dazu einen kleinen Abstellraum erhalten soll, zeigt in seinen Ausschreibungsbedingungen die Armut unserer Zeit. Von Gemeinschaftsräumen wurde abgesehen; das Raumprogramm war wegen der Baukosten aufs äußerste beschränkt. Trotzdem brachten die Entwürfe eine interessante Gestaltung in meist modernen Bauformen. Den Preisträgern, dem Architekten BDA Prof. Carl Rotermund und den Architekten Dipl.-Ing. Edda und Gerda Rotermund und Dipl.-Ing. Carsten Schröck wurde der Auftrag zum Bau erteilt, der im Herbst 1952 fertiggestellt werden soll.

Wer sich im einzelnen über die Bauten und die Geschichte der vielfach jahrhundertealten Tradition der Wohlfahrtspflege und Fürsorge unterrichten will, findet im „Buchenau" (neu herausgegeben von Diedrich Steilen, Bremen 1934) in dem Aufsatz „Wohlfahrtspflege und Fürsorge" von D. Steilen die beste Führung.

Einzelheiten bringt auch das umfassende Werk „Die Wohlfahrtseinrichtungen Bremens" – Ein Auskunftsbuch III. Aufl. 1929, im Verlage H. M. Hauschild, Bremen. Dieses Werk gibt über die damals (1929) noch bestehenden mehrere hundert Wohlfahrtseinrichtungen Bremens ein erschöpfendes Bild, bei dem es aber für viele Stiftungen und Stipendien bereits hieß: „Die Stiftung ruht wegen Entwertung des Kapitals". Möge in absehbarer Zeit eine Neuauflage des Buches erscheinen und bezeugen können, daß die private Wohltätigkeit allen Hemmungen der Zeit zum Trotz sich als lebenskräftig erweist und in altem Geist und alter Tradition die neuen Aufgaben der Zeit auf Grund neuer Erkenntnisse und Möglichkeiten meistern wird!

Mögen dann auch viele Bauten der Wohltätigkeit als Ausdruck einer wieder gesunden Zeit beitragen zum Wohle der Bremer und ihrer alten charaktervollen Stadt! Pein

d) Verwaltungsgebäude

Das neue Rathaus

In der gesamten Geschichte der nicht kirchlichen Gebäude Bremens sind die beiden Jahreszahlen 1405 und 1609, getrennt durch zwei Jahrhunderte, von ganz besonderer Bedeutung. Beide betreffen das Rathaus, nämlich die Errichtung des gotischen Backsteinbaues und seinen Renaissanceumbau durch Lüder von Bentheim[1]). Noch einmal aber sollte ein Markstein in Bremens Baugeschichte errichtet werden, der wiederum sein inzwischen längst berühmt gewordenes Rathaus anging, wenn auch auf ganz andere Art als früher. Diesmal waren weitere drei Jahrhunderte verstrichen, als im April des Jahres 1908 der ausführliche Entwurf und Kostenanschlag für das an das alte Gebäude anzubauende neue Rathaus von Senat und Bürgerschaft genehmigt und dafür der stattliche Betrag von 1 518 000 Mark bewilligt wurde.

Bereits zehn Jahre vorher hatte man erste Gutachten von Bremer Bau- und Kunstsachverständigen eingeholt, um das im rechten Winkel nach Norden an das alte Rathaus anschließende Stadthaus, das sogenannte „Rathaus am Domshof" durch einen Neubau derart zu ersetzen, daß die neue Baugruppe nicht zuletzt auch einen städtebaukünstlerischen Gewinn ergäbe (Abb. XI d 1). Sie empfahlen, für den Neubau die alte Grundfläche und Baufluchten im ganzen beizubehalten und ebenso die Massenverteilung jenes klassizistischen Gebäudes, das um 1818 aus einem umfassenden Umbau des um 1290 errichteten Erzbischofpalastes hervorgegangen war. Um die Massenverteilung gegenüber dem alten Rathause richtig zu treffen, legte man fest, daß der Neubau nicht mehr als drei Geschosse haben dürfe.

Waren somit wichtigste baukünstlerische und städtebauliche Gesichtspunkte von vornherein klargelegt, so verdient es hervorgehoben zu werden, daß gleichzeitig eine besonders geschickte und einträgliche Finanzoperation zur Beschaffung der Baumittel durchgeführt wurde. Sie ist verknüpft mit dem Namen Franz Schütte, jenes Bremer Bürgers und Großkaufmannes, dessen wesentlicher Mitwirkung und Mithilfe u. a. der Umbau des Schüttings mit Neuherrichtung der Marktfassade und die überaus gründliche und umfassende Wiederherstellung des lange vernachlässigten Domes zu danken sind. Die Sonderaktion bestand in der Verwertung eines Geländes, das Bremen 1898 durch einen Vertrag mit dem Eisenbahnfiskus zugefallen war, umgrenzt von der Eisenbahn, der Parkallee, der Hollerallee und dem alten Herdentorsfriedhof. Im ganzen erzielte der Staat bei dessen Veräußerung die Summe von nahezu 3 Mill. Mark.

In den erwähnten zehn Jahren zwischen 1898 und 1908 wurden im übrigen zwei Wettbewerbe veranstaltet, ein erster und öffentlicher für alle Architekten im Deutschen Reich, zu dem 105 Arbeiten

[1]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900" S. 116 ff.



Abb. XI d 1 Blick auf das alte „Rathaus am Domshof" (Stadthaus)

eingingen, und sodann ein beschränkter Wettbewerb für sechs auswärtige und acht bremische Architekten, nämlich Grässel, Prof. Hocheder und Gabriel von Seidl aus München, Geh. Reg.-Rat Hehl, Charlottenburg, Kühne und Prof. Fritz Schumacher, Dresden, sowie Abbehusen, Eeg, Fritsche, Högg, Mänz, H. Lassen, Rauschenberg und Tölken in Bremen. Aus dem letzten ging Prof. Gabriel von Seidl in München als Sieger hervor, weil „der schöne Wechsel und die künstlerische Wirkung" der Raumbildungen, die uns so manches Bauwerk früherer Jahrhunderte überaus wertvoll machen, nur bei dieser Arbeit in vollkommener Weise erreicht worden war. Ferner urteilte das zweite Preisgericht:

„Hier wurden nicht nur die oft in gleicher Breite gleichmäßig durch den ganzen Bau geführten Korridore vermieden, sondern die verschiedenen Räume enthielten entsprechend ihrer voneinander abweichenden Benutzungsweisen verschiedenartige, oft überaus malerische Raumgestaltungen; in der Reihenfolge wurde ein sehr schöner Wechsel erzielt, und an einer Hauptstelle wurde der Eindruck der Raumgröße durch Einfügung kleiner Räume wirkungsvoll gesteigert. So gelang es dem Verfasser, seinem Entwurf das Gepräge der besten Bauten früherer Jahrhunderte zu verleihen, es in die Stimmung jener Zeiten zu versetzen und auf diese Weise eine innerliche Harmonie mit dem alten Rathause zu erzielen."

Wegen der äußeren Gestaltung war bereits durch das Preisgericht des ersten Wettbewerbs die Forderung aufgestellt worden: „In erster Linie wird das Gefühl, daß die unvergleichlich schöne Wirkung des alten Rathauses nicht gestört werden dürfe, zu einer taktvollen Zurückhaltung bei der Projektierung des Neubaues veranlassen" sowie „Es wäre ein Fehler, die Fassaden des Gebäudes ganz in Ziegelrohbau auszubilden. Es wird vielmehr empfohlen, dieselben mindestens in den mit dem alten Rathaus zugleich zur Erscheinung kommenden Bauteilen aus Sandstein oder Putz herzustellen und dafür einen möglichst grauen Farbenton zu verwenden."
Auf Grund der oben erwähnten Bewilligung durch Senat und Bürgerschaft wurde in den Jahren 1909 bis 1913 der so sorgsam vorbereitete Neubau errichtet (Abb. XI d 2 und 3). Er bedeckt fast dreimal soviel Grundfläche wie das alte Rathaus und ist durchweg unterkellert, um außer der zentralen Heizkesselanlagen nebst Kohlenlager die Küche

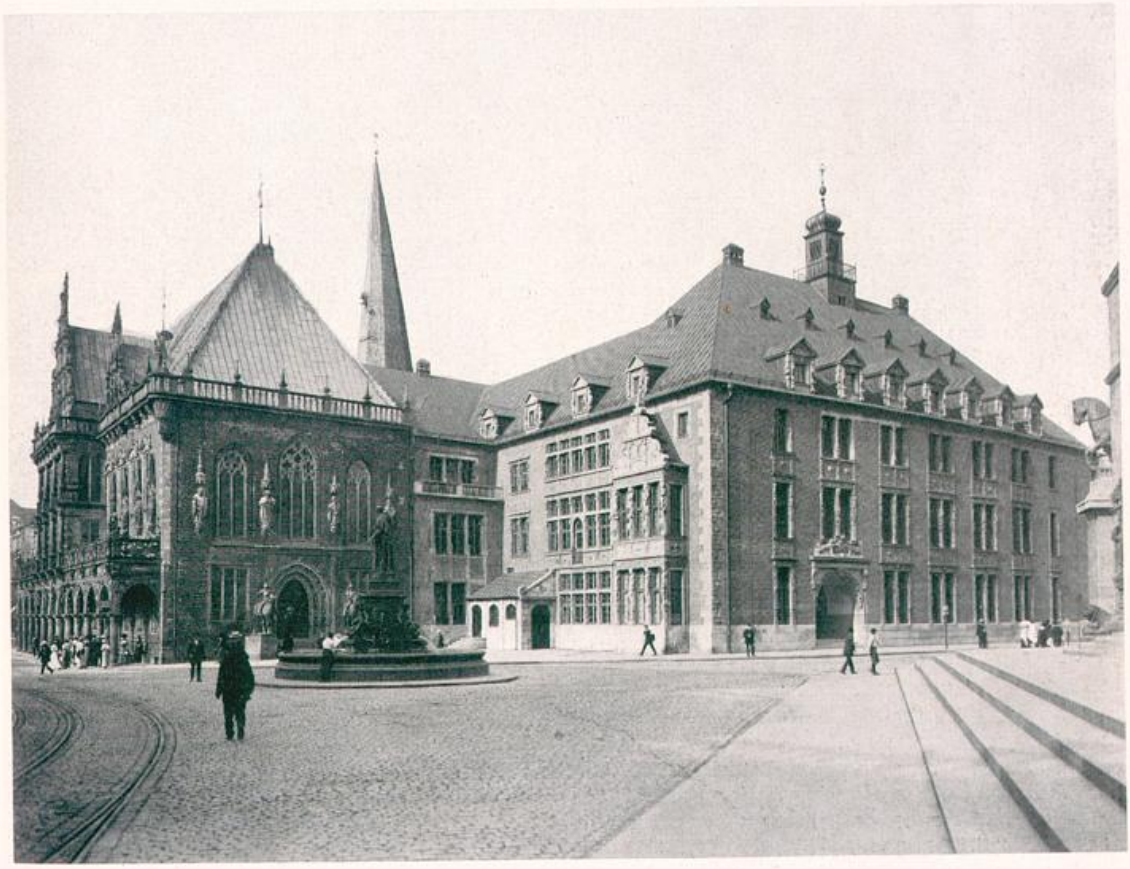


Abb. XI d 2 Altes und Neues Rathaus

des Ratskellers mit allem Zubehör sowie einen gewissen Teil der Weinbestände aufzunehmen. Hierbei ist vorwegzunehmen, daß 1913 und 1914 für das Hauptlager unter dem Domshof noch ein ansehnlicher Keller gebaut wurde, der durch einen unterirdischen Gang von der Ostecke des hier geschilderten Kellers erreicht werden kann.

Im Erdgeschoß des neuen Rathauses befinden sich neben Einzelräumen für leitende Beamte die Senatsregistratur und die Regierungskanzlei; im ersten Obergeschoß (Abb. XI d 3 a) liegen das Zimmer des Präsidenten der Bürgerschaft, die Zimmer für Bürgermeister und Senatoren, der Sitzungssaal des Senats und der neue Festsaal neben Repräsentationsräumen (Abb. XI d 4 bis 6). Das zweite Obergeschoß enthält schließlich noch den Sitzungssaal für die Rekursbehörde und die Disziplinargerichte mit Nebenräumen und eine Flucht von Zimmern für Deputationen und Kommissionen.

Kennzeichnend für jedes Geschoß ist die große breite Flurhalle, deren zum Markt hinweisende



Abb. XI d 3 Neues Rathaus, Domshofseite, Architekt Gabriel von Seidl †

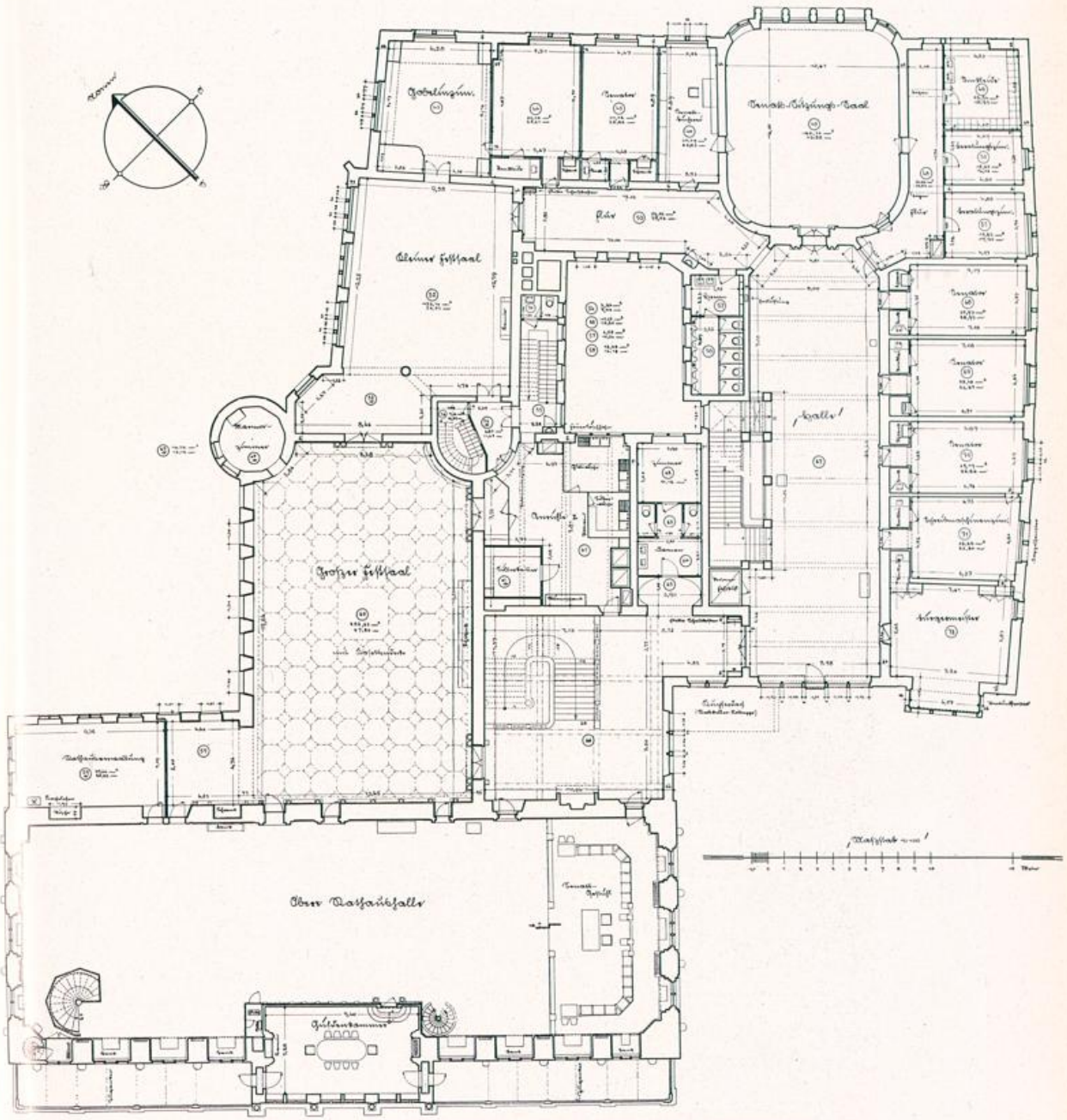


Abb. XI d 3 a Altes und Neues Rathaus, Grundriß I, Obergeschoß

Schmalseite ganz in Fenster aufgelöst ist (Abb. XI d 7). An einer ihrer Längsseiten werden diese Flurhallen von dem Haupttreppenhaus begleitet. Eine zweite Treppe von stattlicher Haltung ist von dem Sonderzugang im Winkel zwischen beiden Ratshäusern von außen her zu betreten und vermittelt den direkten Zugang zum neuen Festsaal wie auch zur benachbarten oberen alten Rathaushalle (Abb. XI d 8 und 9).

Der Neubau wurde 1913 fertiggestellt, seine Erbauung fiel also in eine Zeit, die noch völlig unberührt war von Krieg und Not in Deutschland. Daher standen außer dem im voraus beschafften Baufonds noch weitere reichliche Mittel aus Stiftungen verschiedenster Art vor allem für die innere Ausstattung zu Gebote, und alles fügte sich unter Gabriel von Seidls begeisterter Führung zu einem Werk von seltener künstlerischer Vollendung. Doch es war seinem Meister nicht beschieden, die Einweihung mitzuerleben, und



Abb. XI d 4 Sitzungssaal des Senats von Rudolf Alexander Schröder

nur wenige Monate später hatte der Tod den Schwererkrankten hinweggenommen. Aber was er als ein Letztes schaffen durfte, hatte bereits während seiner Entstehung ungeteilte Bewunderung gefunden, wie das unter allen Künstlern am seltensten dem Baumeister geschieht.

Noch lange mag es Bremen beschieden sein, in seinem vom Bombenkrieg glücklich verschont gebliebenen neuen Rathause ein so glänzendes Beispiel dafür zu besitzen, daß das Werk den Meister lobt!

Es kann ungewöhnlich erscheinen, daß das Zustandekommen des neuen Rathauses so eingehend dargestellt wurde. Aber einmal gereicht seine Art und Weise der bremischen Baukultur für immer zu hoher Ehre und zum andern kann kaum eindringlich genug darauf hingewiesen werden, welch ungewöhnliche städtebaukünstlerischen Anforderungen sich in unserer Zeit mit der Aufgabe der Neubebauung des benachbarten Börsengrundstückes verknüpfen, nachdem die Zerstörung des Krieges hier die einmalige Möglichkeit bietet,

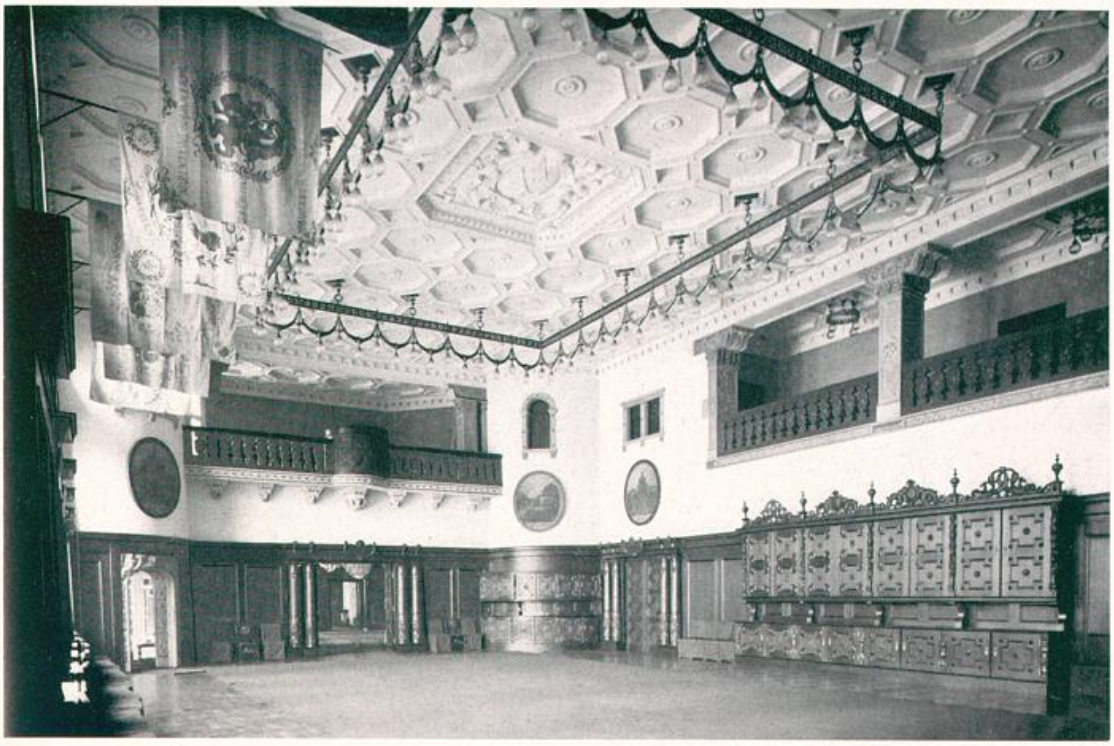


Abb. XI d 5 Der neue Festsaal



Abb. XI d 6 Der Kaminsaal



Abb. XI d 7 Flurhalle im ersten Stock



Abb. XI d 8 Treppenflur im Winkel zwischen den beiden Rathäusern (Erster Stock)



Abb. XI d 9 Treppenflur
im Winkel zwischen den beiden Rathäusern
(Erdgeschoß)

einen vor 90 Jahren begangenen Fehler wiedergutzumachen. Was an dieser östlichen Seite des Marktplatzes eines Tages neu entstehen soll, muß sich würdig einfügen in die Symphonie des weltberühmten Forums, in der von jeher der bedeutsame Part dem Rathaus zufiel. Ulrich

Der Schütting
Handelskammer Bremen [2])

Bis zum Jahre 1914 hatte der altehrwürdige Schütting dem Raumbedarf des „Collegium der Elterleute" der Bremer Kaufmannschaft, später der Handelskammer, genügt. Zwar waren wiederholt eingreifende Änderungen im Innern wie an der äußeren Erscheinung im Laufe des fast 500jährigen Bestehens des Hauses vorgenommen worden, doch erst als die Geschäfte der Handelskammer immer mehr anwuchsen, erwies sich der bisherige Raum als ungenügend. Man entschloß sich zu einem Anbau, der das alte Haus auf mehr als das Doppelte seines ursprünglichen Umfangs vergrößerte. Noch im Anfang des ersten Weltkrieges, in den Jahren 1914 bis 1916, führten die Architekten Carl Eeg und Ed. Runge diesen Erweiterungsbau hervorragend durch.
Die rückwärtigen Grundstücke bis zur Straße „Hinter dem Schütting" waren als neuer Baugrund erworben. Hier an den schmalen Straßen waren keine repräsentativen Schauseiten wie am Markt notwendig, vielmehr schlossen sich die neuen Bauteile in Form und Material unaufdringlich dem Baukörper des alten Schüttings an, der mit seiner prächtigen Front und mit den schönen Giebeln unbestritten zum Markt hin den beherrschenden Akzent behielt. Dagegen gab man dem Inneren des Neubaues außerhalb der reinen Geschäftsräume auch eine festliche Note. Hier entstand der Goldene Saal (Abb. XI d 10), so genannt nach den vergoldeten Ledertapeten der Wände – ein Muster vornehmer Raumkunst. Indem die Architekten ferner ein Treppenhaus in einen besonderen Anbau hinter die alte Eingangshalle legten, erreich-

[2]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", S. 159 ff.



Abb. XI d 10 Goldener Saal im Schütting, Architekten BDA Eeg und Runge †

ten sie auch in Verbindung zum alten Schütting eine stattliche Raumwirkung. Das Treppenhaus in seiner handwerklich gediegenen Ausführung ist heute noch gut erhalten; zu seinem Schmuck dienen einige dekorative Sandsteinteile von alten Giebelhäusern der Barockzeit, die hierher übertragen wurden, als der Neubau den Abbruch der alten Häuser hinter dem Schütting erforderte.
In dieser Form bestand der Schütting mit seinem Erweiterungsbau bis zum zweiten Weltkrieg. Die Bombenangriffe 1944 zerstörten dann den Altbau, den eigentlichen Schütting, so gründlich, daß kaum mehr von ihm übrigblieb als die Außenmauern. Von dem 1914 errichteten Neubau brannte der gesamte Dachstuhl ab, die Giebel an den Seitenstraßen stürzten ein, die Einrichtung des Goldenen Saales ging vollständig verloren.
Bereits Ende 1945 konnte mit dem Wiederaufbau begonnen werden, der aber bei den Schwierigkeiten der Materialbeschaffung nur langsam vorwärtskam. Immerhin gelang es bis 1948, den alten Schütting so weit im Bestand des Mauerwerks zu sichern, daß ein neuer Dachstuhl mit Dachdeckung aufgebracht werden konnte. Nach der Währungsreform ermöglichten dann großzügige Spenden der Bremer Kaufmannschaft die weitere Instandsetzung, so daß der Schütting im wesentlichen sein altes Gesicht zurückerhielt; abgeschlossen sind die Arbeiten am Äußeren, im Inneren des Altbaues ist das Erdgeschoß wieder voll ausgebaut, nur der Plenarsaal und zwei Repräsentationsräume im ersten Obergeschoß harren noch ihrer inneren Gestaltung; im Neubau werden alle Räume wieder benutzt.
Für die Arbeiten am Äußeren galt selbstverständlich der Grundsatz, die wertvollen, von der Zerstörung verschonten alten Formen zu erhalten und neu zur Wirkung zu bringen. Der Verfasser dieses Berichtes, dem die ehrenvolle Aufgabe des Wiederaufbaus gestellt war, ließ daher die beiden kunstgeschichtlich bedeutenden, vom Brande stark angegriffenen Seitengiebel sorgfältig restaurieren. Sandstein ist gegen Feuer besonders empfindlich; Fehlstellen wurden im alten Steinmaterial werkgerecht ergänzt, die krönenden Figuren durch den Bildhauer Herbert Kubica neugeschaffen. Beide Giebel, der gotische in seiner straffen Gliederung und der Renaissancegiebel in seiner ausgeglichenen Klarheit, sind heute wieder vollgültige Beispiele alter Bremer Baukunst.
An der Marktfront mußte auch auf die technisch sehr soliden und formal sicher ausgeführten Zutaten im Renaissancestil aus dem Umbau durch Salzmann von 1896 Rücksicht genommen werden; verkörpern sie doch bereits ein Stück Geschichte des Hauses und Bremens. Erfreulich war es, daß der Frontgiebel von 1594 in seiner alten Form mit den Originalwerkstücken erhalten werden konnte, und sogar die beiden flankierenden allegorischen Figuren, die 1896 entfernt waren und später ins Focke-Museum gebracht wurden, aus den Trümmern dieses Museums geborgen und am alten Platz wiederaufgestellt werden konnten, – zweifellos ein Gewinn für die Gesamtwirkung der Front, zugleich eine Ehrenrettung für den alten Meister.
Zugunsten der beherrschenden Rolle des Altbaus wurde auch davon abgesehen, die beiden eingestürzten Giebel am Neubauflügel wieder zu errichten. Sie wurden durch glatte Dachflächen ersetzt. Entscheidend für den Gesamteindruck war die Frage der Dachdeckung. Auf das alte Kupferdach wurde verzichtet; es wäre damals nur unter größten Schwierigkeiten zu beschaffen gewesen, es empfahl sich aber auch aus künstlerischen Gründen nicht. Man kam statt dessen auf die alte bodenständige Deckungsart mit Sollinger Platten zurück, die bis etwa 1600 für Bremens Bauten charakteristisch ist. Der Schütting war einst ebenso wie auch das Rathaus mit diesen Platten gedeckt; mit dem Steinmaterial der Front stimmen sie farbig gut und überzeugend zusammen. Bei der Neudeckung fielen auch die vielen kleinen Dacherker fort; die neue Dachfläche wirkt ruhiger als die frühere.
Im Inneren ist die Eingangshalle weiträumiger geworden; es war möglich, sie durch Einziehen einer Betondecke stützenfrei zu gestalten und die den Raum früher verstellenden Säulen fortzulassen (Abb. XI d 11 und 12). Die Halle bietet jetzt dem Eintretenden sofort den Einblick in das anschließende Treppenhaus. Den Hauptakzent gibt das alte Sandsteinportal, das ergänzt und wieder eingebaut wurde, wobei – wie weitgehend bei allen Steinarbeiten des Wiederaufbaus – der „Bremer Sandstein" aus Obernkirchen Verwendung fand, der seit eh und je aus dem Bremer Stadtbild nicht fortzudenken ist.
Seitlich zur Eingangshalle liegen die ersten wiedererstandenen Repräsentationsräume: die Zimmer des Präses, der Vizepräsiden und ein Sitzungsraum. Ihre Ausstattung mit Vertäfelung, Mobiliar, Beleuchtung und allem Zubehör sucht den geschichtlichen Charakter des Hauses zu betonen, gleichzeitig aber das Formgefühl unserer Zeit



Abb. XI d 11 Eingangshalle zum Schütting
Architekt BDA Fritz Brandt

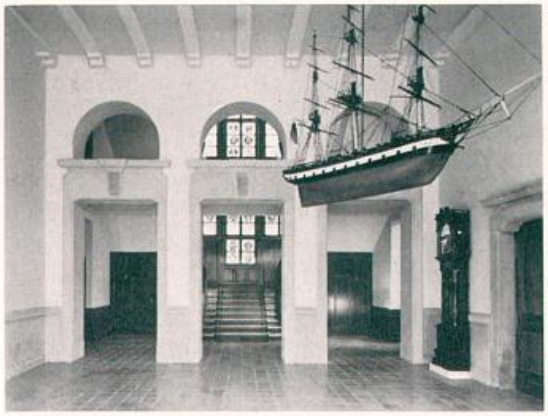


Abb. XI d 12 Eingangshalle zum Schütting
Architekt BDA Fritz Brandt

zum Ausdruck kommen zu lassen. Auch der Goldene Saal ist seiner ursprünglichen Bestimmung zurückgegeben in neuer, zwar wesentlich einfacherer Gestaltung, aber modernem Empfinden vielleicht mehr entsprechend als die einstige sehr reiche Ausstattung.
Der Sinn der gestellten Aufgabe läßt sich zusammenfassend wohl so umschreiben: es galt, ein schwer gefährdetes Denkmal Bremischer Geschichte und Kunst zu erhalten, es unbeeinträchtigt von allen Schäden wieder zur Wirkung zu bringen und ihm einen Inhalt zu geben, der ebenso dem heutigen Leben dient wie der Pflege einer großen Tradition. Fritz Brandt

Das Polizeihaus (Ein Zeitbild)

Als um die Jahrhundertwende die Räumlichkeiten im alten Stadthaus am Domshof für die darin untergebrachten Behörden nicht mehr ausreichten (Abb. XI d 1), ja, der Zustand durch die immer größer werdenden Aufgaben – insbesondere die der Polizeibehörden – untragbar geworden war, führte das zur Errichtung von drei umfangreichen Verwaltungsgebäuden, und zwar des Staatsarchivs, erbaut in den Jahren 1908 bis 1909, des Polizeihauses, erbaut in den Jahren 1905 bis 1908, und des neuen Rathauses, erbaut in den Jahren 1909 bis 1913.
Der Entschluß, in einer verhältnismäßig kurzen Zeitspanne drei so bedeutsame Verwaltungsgebäude zu errichten, mag den damaligen, an verantwortlicher Stelle stehenden Personen nicht leicht gefallen sein, und die dafür aufgebrachten Millionenbeträge geben ein beachtliches Zeugnis von der Leistungsfähigkeit unserer Hansestadt.
Zwischen dem neuen Rathaus und dem Polizeigebäude besteht ein innerer Zusammenhang. Schon lange plante man, das alte Stadthaus, welches architektonisch und in bezug auf Baumasse in einem schlechten Verhältnis zum alten Rathaus stand, abzubrechen und durch einen geringeren Raum einnehmenden Neubau zu ersetzen, in welchem nur Räume für die Verwaltung des Stadtstaates geschaffen werden sollten. Diese Absicht konnte aber erst durchgeführt werden, wenn die im alten Stadthause untergebrachten Polizeibehörden in einem Neubau mit viel größeren Ansprüchen an Räumen und Einrichtungen Unterkunft gefunden hatten. Es ergab sich daraus die Notwendigkeit, zuerst ein neues Polizeihaus zu bauen; die dazu erforderlichen Vorarbeiten wurden auch bereits Ende des Jahres 1898 begonnen. Den Anstoß dazu gab Franz Schütte. Er schlug (siehe die entsprechenden Ausführungen unter „Das neue Rathaus") dem Senat vor, eine Gesellschaft zu gründen, die das von Preußen erworbene ehemalige Bahnhofsgelände jenseits des Rembertitunnels und anderes Staatsgelände erwerben und durch Neubau von Straßenzügen baureif machen sollte, um mit dem Ertrage die zu errichtenden Gebäude zu finanzieren. Dieser Gedanke fand Anklang in der Senatssitzung, und es wurde die „Niedersetzung" einer Kommission beschlossen, die sich den weiteren Aufgaben widmen sollte. Die Arbeit dieser Kommission war erfolgreich. Im Mai 1899 kam ein Vertrag zwischen dem Staat und der Gesellschaft zustande, und damit war eine der wichtigsten Voraussetzungen zur Durchführung der großen Bauaufgaben erfüllt worden. Es wurde dann eine Deputation gebildet, die aus dem Bürgermeister, vier Senatoren und zwölf Bürgerschaftsmitgliedern bestand, und die gewissermaßen als Bauherr für die beiden Bauaufgaben zuständig war.
Nachdem von den einzelnen Behörden der Raumbedarf festgestellt worden war, verursachte die Bauplatzfrage zeitraubende Verhandlungen mit den Eigentümern, sowie mit dem Katasteramt, der Deputation für Regulierung der Baulinien und anderen. Es waren elf Bauplätze im Zentrum der Stadt in Erwägung gezogen worden. Für alle Plätze mußten die etwa zu erwartenden Erwerbskosten festgestellt werden. Diese bewegten sich zwischen 1,2 und 1,5 Millionen Mark. Wegen der Höhe dieser Kosten kam die Deputation zu dem Entschluß, der Bürgerschaft den Neubau des Polizeihauses auf einem Platze in den Wallanlagen an der Stelle des alten Detentionshauses gegenüber der Kunsthalle vorzuschlagen. Ein Teil des Wallgrabens sollte zugeschüttet werden.
Ein Gutachten der Gartenbauinspektion sprach sich gegen diesen Plan aus. Trotzdem glaubte die Deputation wegen der großen Kostenersparnisse – der Ersatzbau eines neuen Detentionshauses wurde auf 300 000 bis 400 000 Mark geschätzt – an dem Projekt festhalten zu müssen und brachte es vor die Bürgerschaft. Es wurde jedoch mit großer Stimmenmehrheit abgelehnt, und man kann wohl sagen, daß die damaligen Bürgerschaftsmitglieder der Nachwelt damit einen großen Dienst erwiesen haben. Eine der reizvollsten Stellen unserer Wallanlagen wäre durch den Bau des großen Verwaltungsgebäudes von etwa 7000 qm Grundfläche durchschnitten und in zwei Teile zerlegt,

das einheitliche Bild der Wallanlagen zerstört worden; ein nie wiedergutzumachender, städtebaulicher Fehler wurde durch die Bürgerschaft verhindert.
Die Deputation erhielt den Auftrag, andere Vorschläge zu machen, wenn auch die Kosten um etwa 1 Million Mark höher würden. Bei den nun folgenden Überlegungen der Deputation wegen der Wahl des Bauplatzes waren drei Punkte ausschlaggebend:

1. Eine möglichst direkte Verbindung mit dem Gerichtshause, um die Gefangenen ohne Betreten der Straße – unterirdisch oder durch eine Überbrückung – zu Vernehmungen zum Gerichtsgebäude führen zu können;
2. eine gute Verbindung zum Gerichtshause, um den regen Geschäftsverkehr zwischen Polizei und Gericht leicht zu ermöglichen;
3. im Zuge des Neubaues eine schon längst notwendig gewordene Verbreiterung der Ostertorstraße vom Wall bis zum Gerichtsgebäude zu erreichen.

Diese Bedingungen waren am besten zu erfüllen auf dem Grundstücke des kaufmännischen Vereins „Union" Am Wall, Ecke Ostertorstraße (Abb. XI d 13) unter Hinzuziehung einer verhältnismäßig



Abb. XI d 13 Kaufmännischer Verein „Union"

geringen Zahl privater Grundstücke Am Wall, an der Ostertor- und Buchtstraße. Die Verhandlungen mit der „Union" und den Eigentümern der privaten Grundstücke verliefen erfolgreich. Es brauchten nur wenige Enteignungen durchgeführt zu werden. Der Preis blieb auch in annehmbaren Grenzen.
Im Frühjahr 1901 brachte die Deputation das „Union"-Projekt, wie es kurz bezeichnet wurde, vor die Bürgerschaft; aber leider wurde sie bitter enttäuscht. Aus dem Kreise der Bürgerschaftsmitglieder tauchten viele Projekte auf, die vorteilhafter, billiger und besser sein sollten. Jeder glaubte von seinem Vorschlag, daß er der beste sei. Ja selbst das Detentionsbauprojekt in den Wallanlagen wurde wieder mit vorgeschlagen. Der Antrag der Deputation fand merkwürdigerweise keine Gegenliebe. Es wurde ein neu gestellter Antrag aus der Bürgerschaft angenommen, der die Einsetzung einer Kommission von neun Bürgerschaftsmitgliedern zur Prüfung der verschiedenen Vorschläge vorsah. Das war außergewöhnlich, gehörten doch der Deputation außer vier Senatoren zwölf Bürgerschaftsmitglieder an.
Die Kommission kam zu keinem klaren Ergebnis. Es wurden drei Plätze der Entscheidung der Bürgerschaft anheimgegeben, von denen keiner eine Mehrheit innerhalb der Kommission fand:

1. Platz der „Union" Am Wall, Ostertorstraße, Buchtstraße (Deputationsprojekt);
2. Platz an der Wachtstraße zwischen Tiefer und Weser;
3. Platz an der Wachtstraße, Tiefer, Balgebrückstraße.

Die Bürgerschaft entschied sich in ihrer Sitzung vom Ende Juni 1901 für den von der Deputation vorgeschlagenen Platz. Die Hergabe des Platzes wurde zum 1. April 1903 vereinbart. Die Wahl war eine recht glückliche; denn die betriebstechnischen Voraussetzungen waren bereits erfüllt, und die Verbreiterung der Ostertorstraße konnte im gleichen Zuge vorgenommen werden.
Die Bebauung dieses Platzes war für die Stadtplanung von ganz besonderer Bedeutung. Hier befand sich die Einmündung des Ost-West-Verkehrs in die mittelalterliche Hansestadt mit ihren noch gut erkennbaren starken Befestigungsanlagen. Diese besondere städtebauliche Lage erforderte eine dementsprechende Gestaltung des Neubaues. Es wurde ein Wettbewerb unter den in Bremen wohnhaften Architekten für die äußere Gestaltung des Gebäudes ausgeschrieben. Der Grundriß war von der Hochbauinspektion in großen Zügen festgelegt worden. Von 27 Entwürfen, die dem Preisgericht zur Beurteilung vorlagen, wurde der des Architekten Börnstein – unter dem Motto „Ostertor" – als der künstlerisch wertvollste erkannt und für die Ausführung bestimmt. Ein Entwurf von höchst romantischer Auffassung. Die Entscheidung des Preisgerichts ist wohl nur aus dem Geist der damaligen Zeit zu verstehen, in welcher der Jugendstil bei Innenraumgestaltungen in Blüte stand und als schön empfunden wurde. Unverkennbar ist es, daß man in der Architektur auf der Suche nach Neuem begriffen war, zumal auch der Eisenbetonbau anfing, die Gestaltung eines Gebäudes maßgeblich zu beeinflussen (Abb. XI d 14 u. 14a). Dies verraten die beiden verhältnismäßig ruhigen Fronten an der Ostertorstraße und Am Wall, abgesehen von der nicht gut gewählten Anbringung der Werksteinverblendungen, der unglücklich in Fensterbankhöhe beginnenden Ausluchten mit den schmalen, einschneidenden Erdgeschoßfenstern und des die Höhenachse durchschneidenden Bandgesimses der Fenster im zweiten Obergeschoß. Besonders hervorzuheben ist der gut gestaltete Giebel mit dem Krüppelwalm an der Ostertorstraße, der allerdings stark von der mit schweren Werkstücken überladenen Ausluchte beeinflußt wird.
Geht man von dem Grundsatz aus, daß das

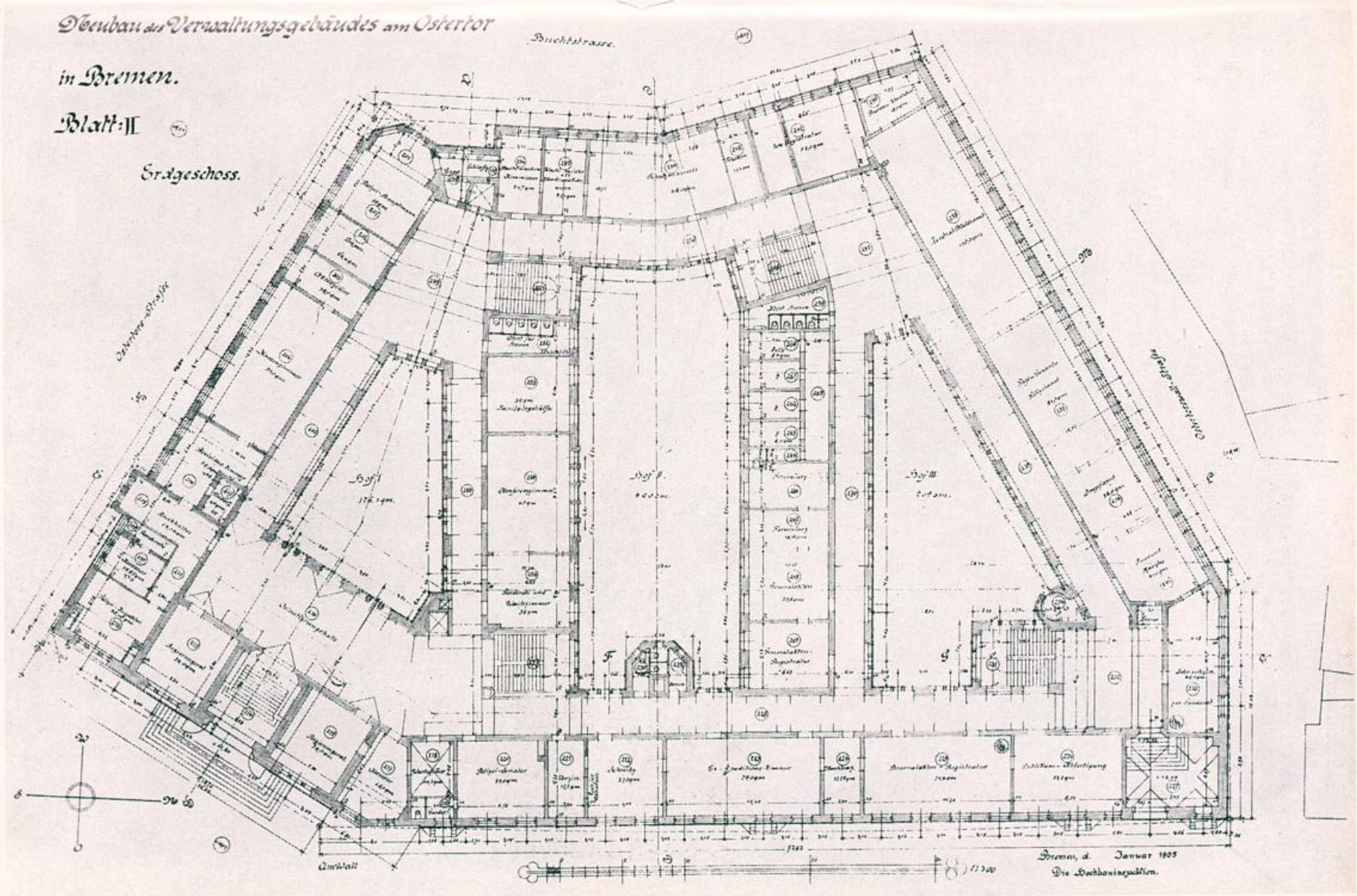


Abb. XI d 14 Polizeihaus, Erdgeschoßgrundriß

äußere Gesicht eines Gebäudes sich von innen aus dem Grundriß entwickeln soll, und daß die Flächen und Linien in einem guten Verhältnis zum Ganzen stehen müssen, ja, daß man von außen möglichst schon erkennen soll, was dahinter liegt, so kann von diesen beiden Fronten gesagt werden, daß es einigermaßen gut gelungen und eine Harmonie zwischen dem Inneren und Äußeren erkennbar ist. Leider wurde dieser Grundsatz an der Eingangsfront Am Wall nicht beachtet. Da sind zunächst der schleusentorartige Eingang mit der darüberhängenden, auf schweren Werksteinkonsolen ruhenden Erkerausluchte mit dem Dach und auf dem Dach aufgesetzt die schwere Werksteinornamentik mit den in das Dach einschneidenden und in der Höhenachse durchschnittenen Fenstern keine sinnvolle Lösung, die sich aus den Notwendigkeiten ergeben hätte. Noch weniger verständlich sind die beiden den Eingang flankierenden turmartigen Vorbauten mit den bis in 36 m Höhe über der Straße hochstrebenden Giebeln, die dem Beschauer wirklich nicht verraten, welchen Zweck sie erfüllen. Daraus ergab sich auch das unverständlich hohe Dach, 23 m von der Traufe bis zum First, eine Höhe, die ausreicht, um sieben Wohngeschosse darin unterzubringen. Der Zweck des Daches, dem Gebäude Schutz von oben gegen Wind und Wetter zu geben, ist zwar erfüllt; aber es wurde ein Aufwand an Material und Kosten gemacht, der auch von dem Gesichtspunkte aus, daß es sich um ein monumentales Gebäude an einer städtebaulich bedeutsamen Lage unserer Stadt handelt, nicht zu verstehen ist.



Abb. XI d 14 a Polizeihaus, 1905 bis 1908, Architekt Börnstein

Offenbar hat man die aufgezeigten Verkehrtheiten der hier zutage tretenden Baugesinnung schnell erkannt, und das ist ein Gewinn, wenn auch teuer erkauft. Das zeigt sich besonders beim anfangs erwähnten neuen Rathaus, welches unmittelbar nach dem Polizeihaus gebaut wurde. Vergleicht man die Baugesinnung, die aus beiden Gebäuden spricht, so zeigt sich ein Abstand, den man für eine unmittelbar zeitliche Aufeinanderfolge nicht für möglich halten sollte.

Hans Bruhn

Das „Haus des Reichs"
(das frühere Verwaltungsgebäude der Norddeutschen Wollkämmerei)

Es war zeitlich in der Mitte zwischen den beiden Weltkriegen, als die Sandsteinfassaden des Verwaltungsgebäudes der NWK (Norddeutsche Wollkämmerei) am Rande der Wallanlagen emporzuwachsen begannen.
Zuvor hatte eine Reihe prächtiger an der Contrescarpe gelegener Wohnhäuser, deren Gärten bis zum Rövekamp durchliefen, beseitigt werden müssen. Zu gleicher Zeit fand für den Neubau ein Wettbewerb unter sämtlichen Hamburger und Bremer Architekten statt. Das Preisgericht, dessen Vorsitzender der Oberbaudirektor Professor Dr. Fritz Schumacher, Hamburg, ein gebürtiger Bremer war, sprach sich über die allgemeinen Gesichtspunkte für die Beurteilung der eingegangenen 87 Entwürfe folgendermaßen aus:

„Der Neubau wird zu einer für die Stadt besonders wichtigen Angelegenheit, da er an hervorragender Stelle Bremens eine jener Umentwicklungen einleitet, die in gewissen periodischen Abständen in einer lebendig sich ausdehnenden Stadt einzutreten pflegen. Eine bevorzugte Wohngegend wird vom Geschäftsleben erfaßt, ein neuer Bautypus schiebt sich in das alte Bild. Es ist eine Frage des künstlerischen Taktes, einen Ausdruck zu finden, der



Abb. XI d 15 „Haus des Reichs", 1931/32, Architekten BDA E. u. H. Gildemeister

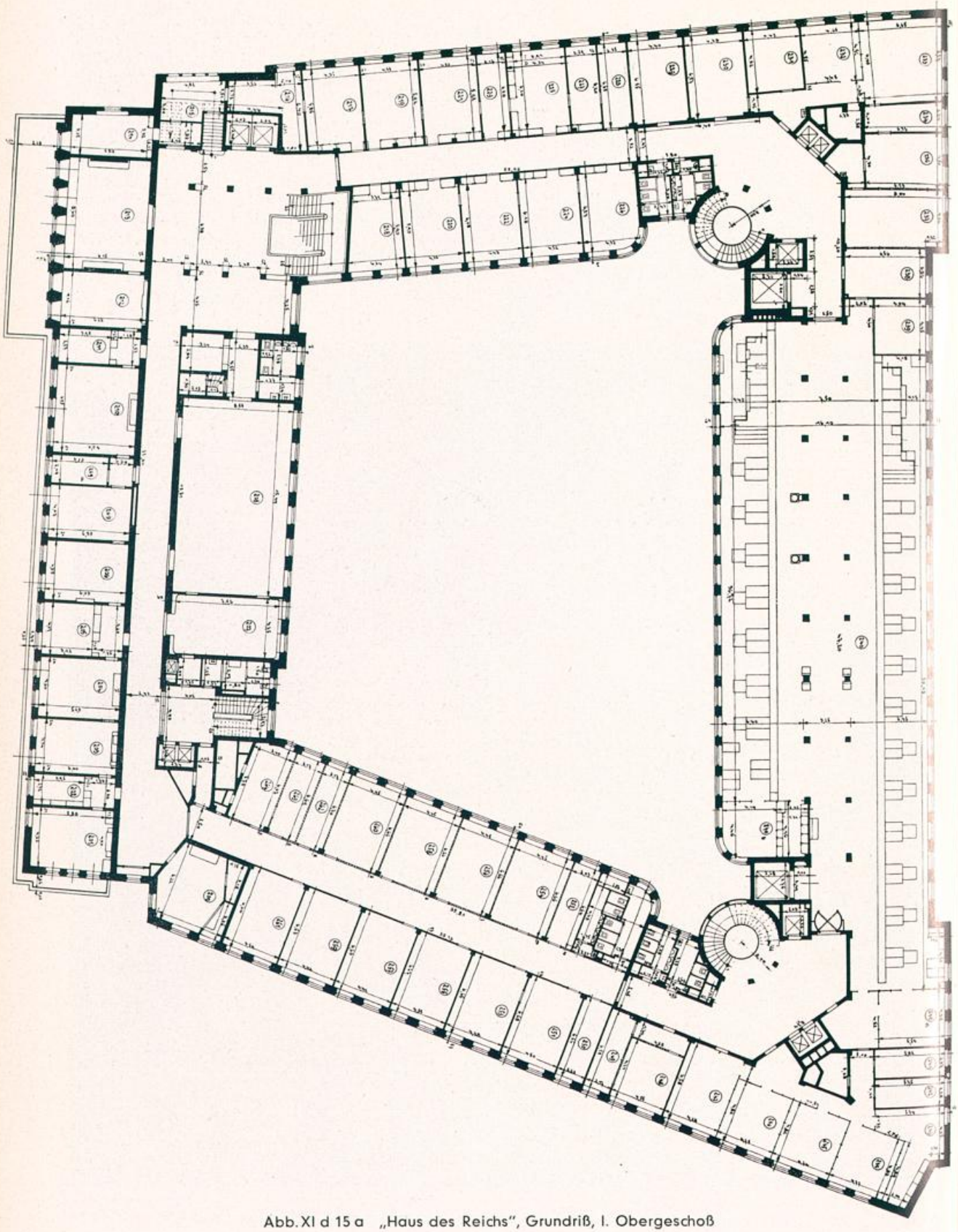


Abb. XI d 15 a „Haus des Reichs", Grundriß, I. Obergeschoß

dem neuen Bedürfnis gerecht wird und doch nicht schroff und feindselig in das Gesamtbild eingreift. Eine Lösung des Zwiespaltes war in diesem Falle um so eher möglich, als es sich nicht um ein eigentliches Geschäftshaus, sondern um ein Gebäude handelt, das neben seiner praktischen Benutzung zugleich einer vornehmen Repräsentation dienen soll, wo also der maschinenhafte Charakter des modernen Bürohauses nicht ein inneres Erfordernis war.

Das wichtigste Moment für diese Einpassung des Baucharakters in den Organismus der Stadt war wohl die Erzielung einer ruhigen und einfachen Masse, die in ihrer Rhythmisierung nicht auf eine Steigerung, sondern auf eine Milderung des Höheneindrucks ausgeht. Führte dies ganz allgemeine Bestreben der Einordnung zu einem einfachen Grundkörper, so verlockte daneben die städtebauliche Situation zu gewissen Betonungen. Die Verkehrs- und die Sichtlinien lassen die Ecke Schillerstraße/Contrescarpe als hervorgehoben erscheinen. Es liegt deshalb nahe, diese Ecke sowohl durch die Lage des Eingangs als auch durch irgendeine Ausbildung der Baumasse zu betonen. In die Sprache des neuen Gebäudes übersetzt würde das etwa zu einer Lösung führen, wie sie der Gildemeistersche Entwurf zeigt."

Obwohl dieser Entwurf vom Preisgericht mit dem zweiten Preis versehen war – den ersten Preis erhielt Architekt Fr. Dyrssen, Hamburg, der sich durch seine Mitwirkung am Bau des Chilehauses daselbst bereits einen Namen gemacht hatte –, wurde er für die Ausführung gewählt.

Im März 1928 ist mit dem Bodenaushub begonnen worden, der bis zu einer durchschnittlichen Tiefe von 7 m unter Gelände geführt wurde. Das Gebäude wurde gegründet auf einer über die ganze Grundrißfläche ausgedehnten, mehr als 1 m starken Fundamentplatte. Der durch die Nähe des Stadtgrabens beeinflußte Grundwasserspiegel erschwerte die Erfüllung der Anforderungen, die an Wasserdichtigkeit und Standsicherheit gegen Auftrieb zu stellen waren. So bildete der ganze zur Aufnahme einer großen Garage unterkellerte Innenhof eine schwimmende Wanne. Durch aufgebrachte Sand- und Erdmassen von über 1 m Stärke mußte dem Auftrieb des Grundwassers entgegengewirkt werden. Schwierig und ungewöhnlich waren selbst dem Fachmann die Anschlüsse dieser Wanne an die Betonplatte der hochgehenden Gebäudeteile. Sie wurden durch beweglich und gelenkig beiderseits in Nuten eingreifende Zwischenstücke der Grundplatte vermittelt, welche erst eine vollkommene Dichtung ermöglichten.

Das Eisenbetongerippe wurde mit Ziegeln ausgefacht, die Einkleidung des Gebäudes erfolgte mit Oberkirchener Sandstein, im Gegensatz zu den Vorschlägen fast aller am Wettbewerb beteiligten Architekten, die Klinkerverblendung vorsahen. Im gewundenen Fluß der Contrescarpe steht besser der lichte Sandstein, lebendiger auch kontrastierend gegen das Grün der Anlagen (Abb. XI d 15 und 15 a).



Abb. XI d 16 „Haus des Reichs", Auf dem Rövekamp

Die optische Höhe des Gebäudes wurde möglichst gedrückt durch Zurückversetzen der beiden oberen Geschosse. Dadurch und durch ein feinmaßstäbliches Detail wurde verhindert, daß die neuen Fassaden ihre Nachbarschaft überwältigten. Die Freilegung des Hauses infolge Kriegszerstörung und die beabsichtigte Ausweitung der neu entstehenden Straßenräume widersprechen der ursprünglichen Absicht der Architekten, die Fensterreihen der zurückspringenden Geschosse im Straßenbild möglichst nicht sichtbar werden zu lassen (Abb. XI d 16).

Die innere Anordnung des Hauses spiegelt sich in den Fassaden wider. In der Schillerstraße liegen die mächtigen Fenster der reines Nordlicht verlangenden Wollklassierräume. Die Contrescarpe-Front birgt im ersten Obergeschoß die lange Flucht der Direktionsräume mit vorgelegten durchlaufenden Balkonen. Oberhalb der den Bürgersteig über-

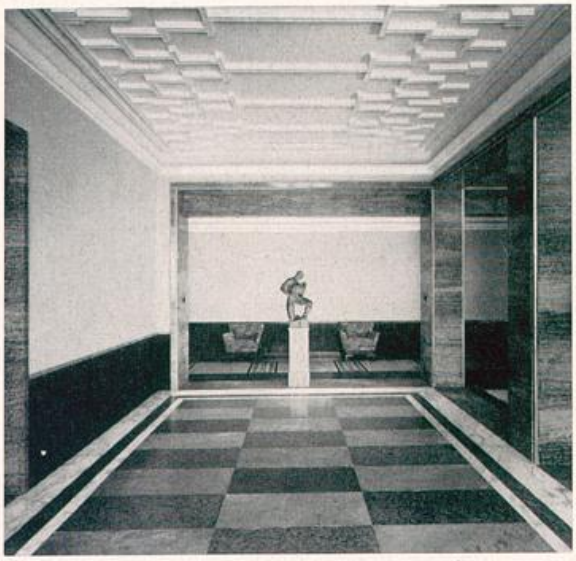


Abb. XI d 17 „Haus des Reichs", Flur



Abb. XI d 18 „Haus des Reichs", Innenhof

bauenden Terrasse an der Ecke Contrescarpe/ Richtweg erscheinen die hohen Fenster des Sitzungssaales, von Sandsteinplastiken eingefaßt. Unter der Terrasse liegt der Haupteingang in das Gebäude.

Das Vestibül des Haupteinganges und ebenso die Nebeneingänge am Rövekamp und am Richtweg sind in Marmor, die jeweils anschließenden Treppenhäuser bis oben hinauf in römischem Travertin ausgekleidet. Wenn sich auch hier und ebenso in den mit edelsten Materialien ausgestatteten Direktionsräumen im ersten Geschoß der Contrescarpe-Front ein gewisser Luxus ausbreitet – gewiß, der Haupteingang mit der breiten Treppe, die zur sogenannten Chefterrasse führte, die Rundtreppen mit ihren in ganzer Länge durchgehenden Beleuchtungskörpern und der Marmorverkleidung machen für die ursprünglich nicht vorgesehene Verwendung als Behördenhaus einen vielleicht zu repräsentativen Eindruck (Abb. XI d 17) –, so stand diese bevorzugte Ausstattung zur Gesamtanlage, in der das Praktische und Zweckentsprechende vorherrschen, in einem durchaus gesunden Verhältnis. Fast sämtliche Büroräume dieses nicht weniger als 18 500 qm reine Nutzfläche umfassenden Gebäudes sind schlicht in ihrer Ausstattung und beweglich in ihrer Verwendung. Die sie begrenzenden Holzglaswände kön-

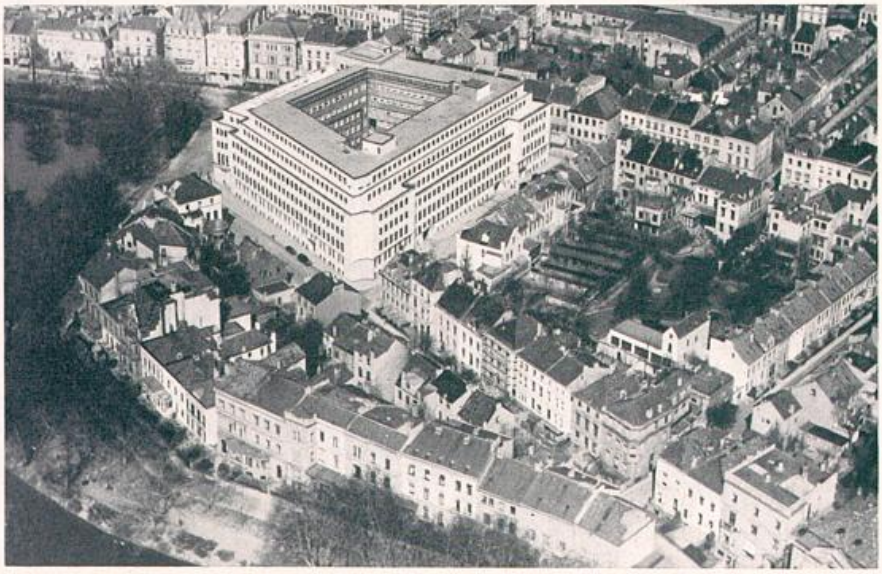


Abb. XI d 19 „Haus des Reichs", 1931/32, Architekten BDA E. u. H. Gildemeister

nen innerhalb zweier Stunden abmontiert und an beliebiger Stelle neu wieder aufgestellt werden.
Der 1400 qm große Innenhof (Abb. XI d 18) — die Gesamtfläche des Gebäudes beträgt 5820 qm – mit bescheidener, heute leider stark reduzierter Grünfläche und mittlerem Uhrtürmchen erhielt reichen Terrakottenschmuck, dessen dekorativ figürliche Plastiken von der Hand des Hamburger Bildhauers Richard Kuöhl stammen, welcher kurz vorher den figürlichen Schmuck am Hamburger Chilehaus geschaffen hatte. Die Reihe der Sandsteinfiguren an der Contrescarpe-Front, Eingeborene der hauptsächlichsten Woll-Länder darstellend, die Gegenstand eines kleinen Wettbewerbes waren, schuf der Bremer Bildhauer Ernst Lange. Von sehr hoher Qualität ist an der Ecke Richtweg/Rövekamp die Wandplastik von Ludwig Kunstmann, Hamburg, der seherisch schauende Schäfer, eine Reihe Schafe führend.
Jeder Besucher des Hauses pflegte zum Abschied auf den Dachaarten geführt zu werden. Er umfaßt mit seiner Grünfläche, mit Wasserbecken und Blumenrabatten das oberste Geschoß des Contrescarpe-Traktes und vermittelt einen überraschenden Ausblick über Wallanlagen, über Helgen und Schlote der unteren Weser bis in die dahinter sich dehnenden weiten Wiesen. Der Dachgarten mit anschließender Glashalle war einbezogen in die großen Speise- und Erfrischungsräume des Hauses, welche heute leider in den Keller verlegt worden sind. Die Wände der gegen die Contrescarpe offenen Glashalle sind nun auch für Bürozwecke zugemauert, zum Nachteil der einst leichteren Wirkung des Gebäudes vom Herdentor aus gesehen.
Vor noch nicht langer Zeit schauten wir vom Dachgarten und den Umgängen der zurückgesetzten oberen Geschosse in fröhlich weite Gärten mit den sie umrahmenden niedrigen Häuserzeilen (Abb. XI d 19), heute auf Trümmer und die werdende neue Stadt, die großen Hallen des neuen Zentralbades und die ihm vorgelagerten grauen Parkplätze. Die Gegenwart fordert ihr Recht.
Goethe sagt in seinen späteren Jahren:

„Vollkommenheit ist schon da, wenn das Notwendige geleistet wird, Schönheit, wenn das Notwendige geleistet, doch verborgen ist."

Möge eine „Verborgenheit" auch um das Bild des neu entstehenden Bremen gewahrt bleiben!

Eberhard Gildemeister

Das Arbeitsamt an der Bürenstraße

Am 1. Juni 1931 konnte der Neubau für das Arbeitsamt feierlich eröffnet werden, die Notwendigkeit seiner Errichtung ergab sich als Folge des ersten Weltkrieges. Es gehört zu den erschütterndsten Erscheinungen der 20er Jahre, daß die Arbeitslosigkeit weit über den jemals in wirtschaftlichen Flauten aufgetretenen Umfang angewachsen war. Im Jahre 1919 zählte man bereits 8500, 1926 mehr als 12 000 Arbeitslose. Zum Schutz vor nackter Not und zur Vermittlung neuer Arbeitsstellen wurden sie seit dem Kriegsende durch Arbeitsämter betreut. Diese waren aus kleinen Anfängen entstanden und hatten sich mit der wachsenden Arbeitslosennot vergrößern müssen, so daß das bremische Arbeitsamt im Jahre 1926 in nicht weniger als fünf verschiedenen Gebäuden untergebracht war.
Die mit dieser Zersplitterung verbundenen Mißstände konnten nur durch einen Neubau behoben werden, der sämtliche Abteilungen in sich vereinigte. Der Bauplatz mußte so zentral wie möglich und wohl a m aber nicht i m Verkehr liegen, d. h. Verkehrsstraßen und Straßenbahn mußten sich in seiner Nähe befinden, aber in seiner unmittelbaren Umgebung durften keine Störungen des großen Verkehrs durch die Menge der ab- und zuströmenden Besucher hervorgerufen werden.
Nach manchem Hin und Her wurde ein Teil des staatlichen Grundstückes zwischen Weserbahn, Bürenstraße und Doventorsteinweg zum Bauplatz bestimmt. Er nimmt die Nordseite des ehemaligen Doventorsfriedhofes ein, der 1661 angelegt und 212 Jahre später geschlossen wurde. 1924 waren auf ihm Sportplätze eingerichtet worden, die z. T. zurückverlegt werden mußten. Das Grundstück vereinigte mit dem besten Baugrund – Dünensand – alle erwähnten Vorzüge in sich. Aus der Berücksichtigung der geschilderten Forderungen ergaben sich schon maßgebliche Gesichtspunkte für die Gestaltung des Neubaues. So wies die große Breite und Ecklage auf die Errichtung eines massierten Hauptbaues an der Bürenstraße/Doventorsteinweg hin; es war möglich, ihn so zu entwerfen, daß um einen ca. 14×16 m großen Hof vier dreigeschossige Gebäudeteile zusammengefügt wurden, deren südöstlicher den Zugang zu der am Innenhofe gelegenen Haupttreppe, und deren nordwestlicher, bis zum Doventorsteinweg verlängerter Flügel eine Torfahrt enthält. Durch diese können die Besucher ab- und zuströmen und den Hof betreten, der sich von hier aus in 100 m Länge bis zur verkehrsarmen Straße an der Weserbahn erstreckt. Die langgestreckten Gebäudeteile des Zwischenbaues und Kopfbaues mit 36 m und 26 m Front, die sich an der Südwestseite des Hofes zwischen dem Hauptbau und der Straße an der Weserbahn ausdehnen, ermöglichen das Nebeneinander einer großen Zahl von Vermittlungsstellen zu ebener Erde mit eigenen Ab- und Zugängen. An dem Hofe konnten nicht weniger als sechs Ab- und Zugänge im Kopfbau und elf im Zwischenbau angelegt werden. Im ganzen ergaben sich 28 Portale und fünf Treppenhäuser. Es handelte sich somit um einen neuartigen Typ eines öffentlichen Gebäudes, um dessen Gestaltung damals überall in Deutschland gerungen wurde; die Bremer Lösung galt in berufenen Kreisen als besonders beachtlich.
Die Übergabe des neuen Gebäudes geschah ab-

sichtlich ohne jeden festlichen Anstrich. Der zuständige Senator führte in seiner Rede aus:

„Der große wirtschaftliche Tiefstand, der nach jedem großen Kriege die Welt heimsucht, trifft uns erst jetzt in voller Wucht. Große Teile der Wirtschaft sind auf das schwerste bedroht. Über 30 000 arbeitsame Menschen sind allein in der Stadt Bremen seit Jahresfrist arbeitslos. Ohne die schützende und betreuende Hand des Arbeitsamtes hätte die Hochflut der Not längst alle Dämme durchbrochen, alles mit sich gerissen und ins Chaos verwandelt."

Durch Bomben und Brand wurde im zweiten Weltkriege der Hauptbau zum Teil und der Zwischenbau bis auf das Kellergeschoß zerstört. Der Kopfbau büßte das Dach ein. Mit Wiederaufbau-



Abb. XI d 20 Das Arbeitsamt nach der Wiederherstellung 1950

arbeiten wurde bereits 1946 begonnen. 1950 waren sie beendet. Sie schlossen in sich ein die Aufstockung des Zwischenbaues sowie den Ausbau von sechs Dachwohnungen im Hauptbau (Abb. XI d 20).

Ulrich

Das Verwaltungsgebäude der Ortskrankenkasse

Mit der Einführung der vorbildlichen deutschen Sozialversicherung durch Gesetz vom 15. Juni 1883 begann die Entwicklung der Ortskrankenkassen.
Der Aufbau und die sich ständig erweiternden Aufgabengebiete spiegelten sich äußerlich in den Kassenbauten wider, die sich allgemein aus kleinen Anfängen durch Um- und Ausbauten entwickelten und schließlich die Raumfrage durch vorausschauende Neubauten lösten.
Wie in so vielen deutschen Städten ergab sich nach dem ersten Weltkriege auch für die Bremer Ortskrankenkasse die Notwendigkeit eines Neubaues ihres Verwaltungsgebäudes. Das vorhandene Kassengebäude Am Wall 190–191 ließ sich nur durch einen vollständigen Neubau ersetzen. Es wurde daher beschlossen, ein größeres Grundstück zu erwerben, auf dem die Möglichkeit bestand, ein den erhöhten Ansprüchen gerecht werdendes Gebäude mit der Möglichkeit späterer Erweiterungen zu errichten. Nach langer Grundstückssuche wurde das hervorragend gelegene Grundstück der Hermes A.G. an der Contrescarpe/Ecke Bornstraße erworben. Vor dem endgültigen Kauf im Sommer 1925 wurde vom Architekten geprüft, ob auf dem außergewöhnlich spitzen Eckgrundstück eine brauchbare Lösung möglich war. Der vorgelegte Vorentwurf fand die einstimmige Billigung des Vorstandes, dem Architekten wurde daraufhin die weitere Planung des neuen Verwaltungsgebäudes übertragen.
Am 3. Mai 1927 erfolgte die Grundsteinlegung, im Herbst 1928 konnte das Gebäude bezogen werden.
Die Grundrißgestaltung des Neubaues ergab sich aus der Innengliederung, wie sie große Kassenbetriebe bedingen. Das gesamte Erdgeschoß war für die Abfertigung der Kassenmitglieder, das erste Obergeschoß für die Verwaltung und Buchhaltung vorgesehen. In das zweite Obergeschoß kamen die Vertrauensarztstelle und die Röntgenabteilung. Das dritte Obergeschoß diente der späteren Erweiterung, es wurde zunächst vermietet. Im vierten Obergeschoß, dem zurückgesetzten Dachgeschoß, befanden sich Archiv und Aktenräume, das Lager für Heilmittel, die Heilmittelausgabe sowie die Telefonzentrale. Der Keller enthielt u. a. einen großen Abstellraum für Fahrräder und die Angestelltengarderoben mit den erforderlichen Nebenräumen.
In einem zweiten Keller, dem Tiefkeller, waren Maschinenräume und Heizung untergebracht.
Von eindrucksvoller Wirkung waren der Eingang und die Treppenhalle (Abb. XI d 21), an die sich



Abb. XI d 21 Ortskrankenkasse, Treppenhalle, 1927/28 Architekt Prof. Carl Rotermund



Abb. XI d 22 Ortskrankenkasse, Lichthof, 1927/28
Architekt Prof. Carl Rotermund

die eingeschossige Kassenhalle anschloß, von der aus der als Abfertigungshalle dienende zweigeschossige glasüberdachte Lichthof (Abb. XI d 22) erreicht wurde. Die im ersten Obergeschoß um den Lichthof führende Galerie, an der Verwaltung und Buchhaltung lagen, ermöglichte eine große Übersichtlichkeit, die für ein modernes Verwaltungsgebäude Bedingung ist. Eine Wendeltreppe verband Direktion, Buchhaltung und Abfertigung für den inneren Verkehr.

Technisch waren alle Neuerungen berücksichtigt, wie Lüftung und Heizung mit Fernthermometeranlage, zugfreie Drehtüren, Personen- und Aktenaufzüge, Paternoster, Telefon, elektrische Uhren- und Lichtsignalanlage und Rohrpost.

Äußerlich zeigte sich der städtebaulich an hervorragender Stelle gelegene Bau als schlichter heller Putzbau. Bei einfachster Formgebung war lediglich die Spitze des Gebäudes als Hauptfront architektonisch reicher ausgebildet (Abb. XI d 23). Den Hauptschmuck bildete der viertürige Haupteingang mit dem darüberliegenden Erker, für dessen plastischen Schmuck der leider zu früh verstorbene, begabte Bremer Bildhauer Engelbert Tölken die Modelle lieferte.

Weiteren Schmuck bildeten die vier Figuren an den seitlichen Aufbauten, die von dem Bildhauer Laubner modelliert wurden. Den großen Beleuchtungskörper in der Eingangshalle sowie Decken- und Wandleuchter führte der Bremer Metallbildhauer Arnold Meyer aus. Die Glasdecke des Lichthofes war eine hervorragende Arbeit des Bremer Glasmalers Georg Rhode, dem es gelang, durch Verwendung verschiedenartiger Gläser einer Glasdecke die Nüchternheit zu nehmen.

Rund 15 Jahre diente der Neubau seiner Bestimmung. Durch einen bereits geplanten zweiten Bauabschnitt und durch weiteren Zukauf von Grundstücken in der Bornstraße war der Raumbedarf für die Zukunft gesichert. Durch Bombenangriffe des Krieges wurde das ganze Gebäude zerstört. Inzwischen hat sich die Ortskrankenkasse in einem Flügel des Lloydgebäudes eingerichtet, der den betrieblichen Ansprüchen entsprechend umgestaltet wurde (Abb. XI d 24). Es ist beabsichtigt, später wieder ein eigenes Gebäude zu errichten.

Rotermund

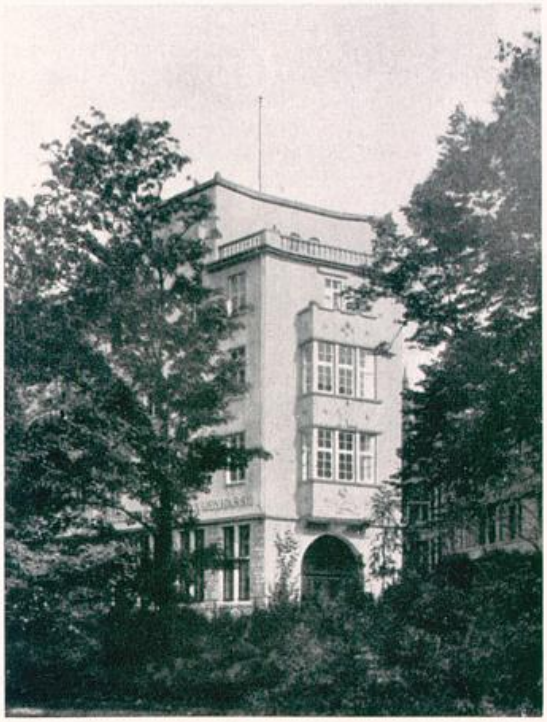


Abb. XI d 23 Ortskrankenkasse, Haupteingang, 1927/28
Architekt Prof. Carl Rotermund



Abb. XI d 24 Schalterraum der Ortskrankenkasse
im Lloydgebäude

Hemelingen und sein Rathaus

Von dem Dorf Hemelingen ist in einer Bremer Urkunde bereits im Jahre 1328 die Rede. Das war also knapp einhundert Jahre vor der Errichtung des Bremer Rathauses, von dessen Zustandekommen uns so mancherlei in einer so anschaulichen Art überliefert ist.
Bei seiner Lage vor den Toren Bremens hätte die Entwicklung Hemelingens einen ähnlichen Verlauf nehmen können wie die des benachbarten Sebaldsbrück, zumal es wie dieses der unmittelbaren Hoheit des bremischen Erzbischofes unterstand. Aber seit dem Westfälischen Frieden geriet der Ort in den Mahlgang einer ganzen Reihe politischer Wechselfälle. Zunächst kam das Herzogtum Bremen an Schweden, und, während sein König Karl XII. in Rußland kämpfte, im Jahre 1712 an Dänemark, das es aber drei Jahre später an Kur-Hannover für 870 000 Taler verkaufte. Von 1866 ab gehörte es zur preußischen Provinz Hannover.
Daß Hemelingen somit vom Bremer Besitz abgetrennt blieb, hat eine entscheidende Rolle in seiner wirtschaftlichen Entwicklung gespielt. Denn während Hannover 1828 dem mitteldeutschen und 1854 dem deutschen Zollverein beitrat, hielt sich Bremen von diesen Bestrebungen fern, so daß zwischen ihm und Hannover bis zum Jahre 1888 die Zollgrenze aufgerichtet war und in Sebaldsbrück ein Hauptzollamt bestand (siehe Näheres unter Artikel III a).
Noch bis zum Jahre 1903 hatte Hemelingen nur drei ehrenamtliche Gemeindevorsteher; das Gemeindebüro war in der heutigen Buchdruckerei von O. Behrens eingemietet. Das waren unhaltbare Zustände, die den Gemeindeausschuß zu dem Entschluß brachten, ein eigenes Gemeindehaus zu bauen. Die Knappheit der zur Verfügung stehenden Mittel zwang zu äußerster Einschränkung, so daß von dem Architekten Mackensen an der Langenstraße ein Neubau für 45 000 Mark erstellt wurde. Daß man in den Einschränkungen zu



Abb. XI d 25 Das Rathaus in Bremen-Hemelingen
Architekt Mackensen

weit gegangen war, stellte sich schon beim Einzug im Spätsommer 1905 heraus. Aber man behalf sich, bis 1924 der in der Abbildung leicht erkennbare Anbau hinzu kam (Abb. XI d 25).
Seit 1939 gehört Hemelingen zu Bremen, mit dem es schon längst durch wirtschaftliche Beziehungen und baulich eng verbunden war, und bildet nun einen bedeutsamen Industrievorort.

U l r i c h

e) Museen

Das Museum für Natur-, Völker- und Handelskunde

Im Jahre 1876 hatte die Gesellschaft „Museum", die seit 1784 den Mittelpunkt des geistigen Lebens unserer Stadt bildete, dem bremischen Staate ihre Sammlung zum Geschenk gemacht, die im Domanbau als „Städtische Sammlung für Naturgeschichte u. Ethnographie" untergebracht wurde. Im Jahre 1891, nach der großen Gewerbe- und Industrieausstellung gründete Christoph P a p e n d i e k einen Verein zur Errichtung eines Museums. In diesem Museum sollte ein Teil der von der Kaufmannschaft reich ausgestatteten Handelsausstellung, die ein vortreffliches Bild von der Bedeutung des bremischen Handels gab, mit der städtischen Sammlung vereint gezeigt werden.
Schon im April des gleichen Jahres übergab der Verein die Sammlung zusammen mit großen Stiftungen für den Bau dem Staate. Die Bürgerschaft bewilligte noch im November einen Betrag von 400 000 Mark, so daß schon im Frühjahr 1892 mit dem Neubau auf dem Areal am Bahnhofsplatz nach den Plänen der Hochbauinspektion begonnen werden konnte. Im Werk „Bremen und seine Bauten 1900" findet sich eine eingehende Schilderung des 1894 vollendeten Gebäudes und seiner Einrichtung.
Bereits 1900 war der dritte Stock, der als Magazinraum bestimmt war, zur Hälfte für die mineralogische Abteilung freigemacht. Bei der Eröffnung sagte Senator Dr. Barkhausen: „Das Museum bedarf der Hilfe seitens der Söhne Bremens in fernen Landen, die mit Liebe der alten Vaterstadt gedenken. Vor allem aber bedarf es zu seinem Gedeihen der ferneren Entwicklung und des Wachstums Bremens in seiner Stellung zum Welthandel. Möge das Museum eine Ruhmeshalle des bremischen Handels werden." Damit war ausgesprochen, was schon wenige Jahre später unter der Leitung von Hugo H. Schauinsland dazu führte, daß die Sammlungen ihren Rahmen sprengten, und an

eine erhebliche Erweiterung gedacht werden mußte. Bremische Kaufleute und Seefahrer brachten reiches Gut, für die planvolle Ergänzung sorgten bremische Wissenschaftler mit den Erträgen ihrer Forschungsreisen, vor allem die Reisen von Professor Schauinsland und Dr. Ludwig Cohn, für die ostasiatische, die ägyptische Sammlung und die Sammlung aus Ozeanien.

Wie sehr das Museum seine Aufgabe erfüllte, nicht nur dem Wissenschaftler Unterlagen für seine Arbeit zu geben, sondern allen Bevölkerungskreisen, besonders der Jugend, zur umfassenden Bildungsstätte zu werden, mag aus dem Dank abgelesen werden, den Senat und Bürgerschaft 1906 den Stiftern abstatteten, die wiederum mit 409 000 Mark an den mit 905 000 Mark veranschlagten Kosten für den Erweiterungsbau beteiligt waren. Ein eindrucksvolles Zeichen, wie das Museum als eigentliches Anliegen des Bremer Bürgers angesehen war, dem er durch sein ganzes Leben verbunden bleiben konnte. 1911 wurde das vergrößerte Museum wieder eröffnet.

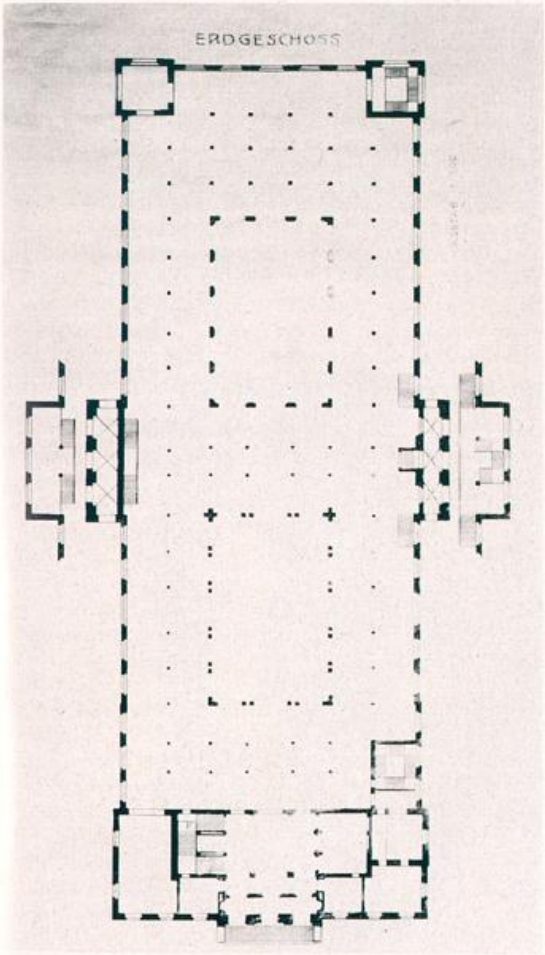


Abb. XI e 1 Grundriß des Museums für Natur-, Völker- und Handelskunde nach der Erweiterung

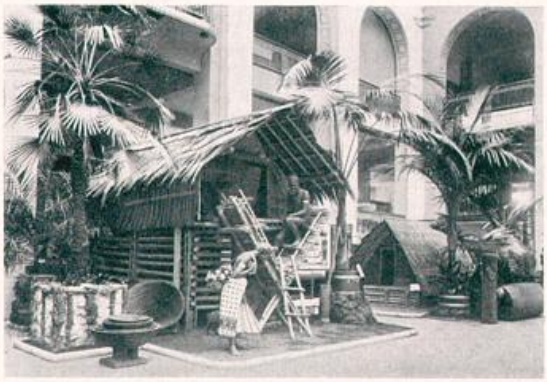


Abb. XI e 2 Wohnhaus auf den Salomon-Inseln

Der äußere Anbau schließt sich in seiner strengen Formgebung dem vorhandenen Backsteinbau mit Sandsteingliederungen und Reliefs an. Der neue Lichthof ist weniger mit architektonischem Schmuckwerk belastet und tritt angenehm zurück. Das Museum wird nun von einem 43,5 m breiten und 121 m langen Rechteck gebildet, das rund 12 000 qm Ausstellungsfläche umschließt (Abb. XI e 1).

Vergegenwärtigt man sich die ganze Vielfalt und Verschiedenartigkeit der Arbeitsgebiete, so wird man die erstaunliche Leistung Schauinslands anerkennen müssen, die hier eine übersichtliche Ordnung schuf. Daß die Übersichtlichkeit auch nach der Erweiterung bald wieder an der Überfülle des Materials bei mangelnden Magazinräumen litt, machte die Aufgabe um so schwieriger.

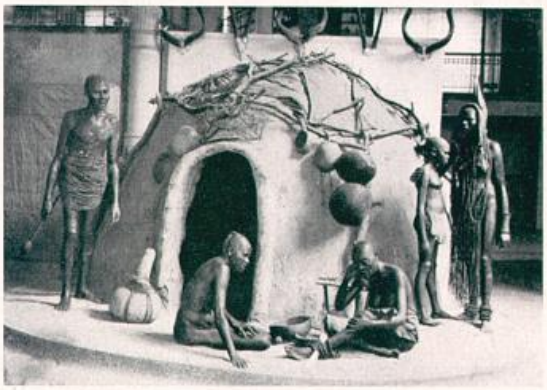


Abb. XI e 3 Pontok der Hereros

Durch die Tatkraft seines Direktors war das Museum nach Umfang, Inhalt und Eigenart zu einem der bedeutendsten seiner Art herangewachsen. Ihm zur Seite standen vor allem die verdienstvollen Mitarbeiter Johann Weissenborn, der Abteilungsvorsteher der Ethnographie, 1904 bis 1937,



Abb. XI e 4 Birmesischer Tempelbau

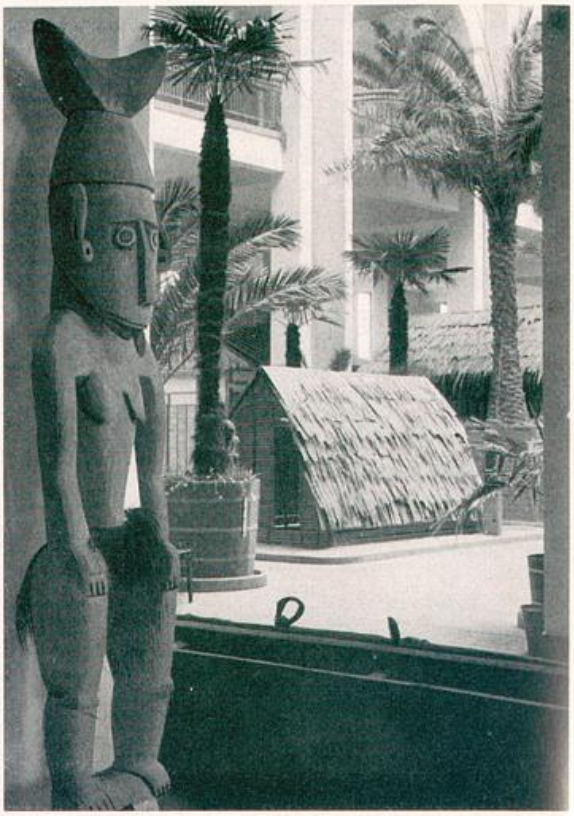


Abb. XI e 5 Blick in den zweiten Lichthof nach dem Wiederaufbau



Abb. XI e 6 Blick in den zweiten Lichthof nach dem Wiederaufbau

und Ludwig Cohn, Abteilungsvorsteher für Zoologie, 1904 bis 1935.

Das Museum beherbergte die Ausstellungen der Zoologie, vergleichenden Anatomie, Anthropologie, Botanik, Mineralogie, Geologie, Paläontologie, Prähistorik, Ethnographie, Waren- und Verkehrskunde und des Fischereiwesens, dazu ein stets vergrößertes, umfangreiches Aquarium für einheimische und tropische Süß- und Salzwasserfische sowie für die Küstenseefauna und ein Terrarium. Jede Abteilung war für sich abgeschlossen, aber doch in das Ganze eingegliedert und zu einem lebendigen Organismus verbunden.

Die für viele gleiche Institute vorbildliche Aufstellung wurde durch die Weiträumigkeit des Museumsbaues auf das glücklichste begünstigt. Der besondere Reiz der völkerkundlichen Ausstellung im Erdgeschoß lag darin, daß um den Kern einer bis ins kleinste getreuen Nachbildung von Menschengruppen in originalen oder nachgeformten Wohnbauten die jeweilige Umwelt aufgebaut wurde, so daß der Beschauer von dem allgemeinen lebendigen Eindruck ohne Zwang in die Betrachtung des Einzelnen geführt wurde. Kleine Panoramen vermittelten das Typische in Landschaft und Lebensweise. Reich verzierte Auslegerboote und Kanus nahmen einen großen Raum ein. Ein erheblicher Teil des Ausgestellten stammte aus den deutschen Kolonien (Abb. XI e 2 bis 6).

Viele Kunstwerke von seltenem Rang überraschten in der übergroßen Fülle von dem Alltagsgebrauch dienenden handwerklichen und kunsthandwerklichen Erzeugnissen und fesselten den Besucher mit der Freude des Entdeckens (Abb. XI e 7).

Im ersten Geschoß nahm die Zoologie den breitesten Raum ein. Auch für die Tierwelt dienten große Schaugruppen zur allgemeinen Übersicht über Lebensweise und Umwelt. In Vitrinen wurde die vielfältige Form- und Farbensprache der Natur von der edelsten bis zur bizarrsten Gestalt deutlich in einer nur dem Fachgelehrten übersehbaren Fülle. Skelette aus allen Tierreichen vervollständigten die Sammlung.

Eine Handelsausstellung der ehemaligen deutschen Kolonien führte in die koloniale Arbeit Deutschlands ein, die das segensreiche Wirken ihrer Pioniere zur kulturellen und wirtschaftlichen Förderung der Länder nicht eindrucksvoller darstellen konnte.

An ostasiatischen Handwebstühlen, Darstellungen der Seidengewinnung und der Mattenflechterei vorbei wurde der Besucher zu den lebensgroßen kombinierten, plastischen und malerischen Schaubildern von der Hand Otto Bollhagens geführt, die die Gewinnung und Verarbeitung der drei Haupthandelsartikel Bremens, der Baumwolle, der Wolle und des Tabaks darstellten. In kleinen Modellen war das Einbringen, die Verfrachtung, Ankunft in den bremischen Häfen, das Löschen der Dampfer und die Arbeit der Küper veranschaulicht. Modelle von Tabakplantagen zeigten Ernten, Trocknen und Fermentieren der Blätter, Versand in Ballen und Fässern, andere Modelle den Werdegang von Kautabak und Rauchtabak bis zur Verpackung der Zigarren in Kistchen aus amerikanischen Zedern oder afrikanischem Ökuméholz. Numismatische Sammlungen sowie Schriftproben und Schreibwerkzeuge aus den Gebieten der Naturvölker und der Chinesen schlossen sich an.

Im zweiten Geschoß befanden sich eine hygienische Ausstellung, die prähistorische Sammlung, die Botanik, eine Abteilung für Kriegsersatzstoffe 1914/18 und der systematischen Warenkunde. Eine weitere Abteilung war den Kraftstoffen, Torf, Erdöl, Braunkohle usw. und der Gas- und Wasserkraft



Abb. XI e 7 Japanisches Kunstgewerbe

gewidmet. Die Moorkolonisation stellte sich dar mit Ergebnissen der Moorversuchsstation für die wissenschaftlichen Grundlagen der bedeutenden modernen Moorkultur, eine originale Kate mit ihren Bewohnern gab ein treffliches Bild vom Leben der Moorkolonisten (Abb. XI e 8). Dieses Geschoß beherbergte auch das Material für die Geologie, Mineralogie und Paläontologie und schließlich die Verkehrsabteilung.

Die wichtigsten Phasen der Weserregulierung und der Hafenbauten wurden in großen Modellen und Plänen gezeigt, ferner Tonnen und Baken, Schleusen, die Einrichtung der Häfen mit Schuppen, Kränen und Gleisanschlüssen, anliegende Stadtteile und Werftanlagen.

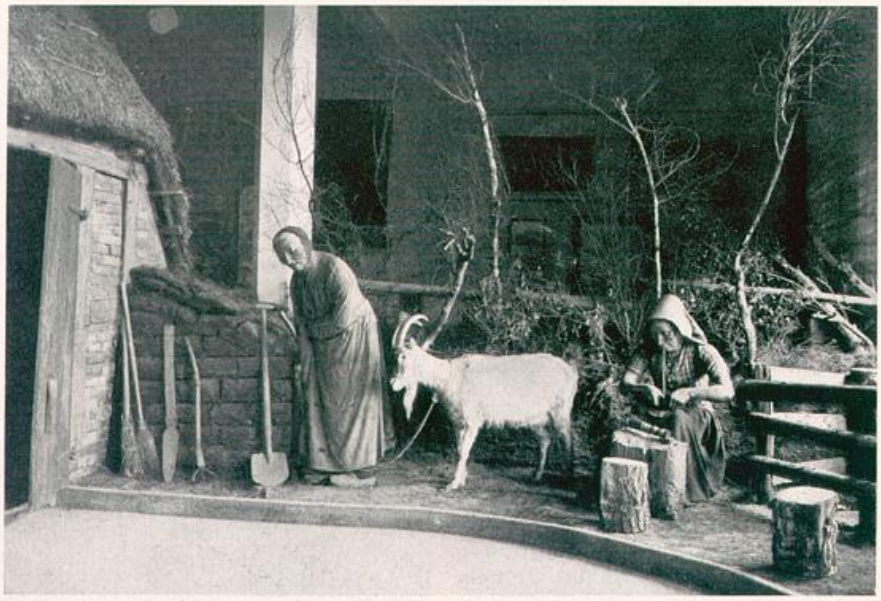


Abb. XI e 8 Moorkolonistenhütte

Eine besondere Anziehungskraft übten zu jeder Zeit das schon erwähnte Aquarium und das Terrarium aus, die den Beschauer in unmittelbare Berührung mit der lebendigen, abenteuerlichen, fernen Welt brachten.

Der letzte Krieg hat auch dieses Institut ausgebrannt und innen zerstört. In aufopfernder Mühe war es jedoch gelungen, einen großen Teil der Schätze rechtzeitig zu bergen. Obwohl erst 1947 mit der baulichen Instandsetzung begonnen wurde, konnte bis 1950 wieder eine eindrucksvolle, völkerkundliche Abteilung eröffnet werden. Eine neue übersichtliche Ordnung, wie sie schon C. Fr. Roever 1933 bis 1945 anbahnte, die sich im wesentlichen an die frühere anlehnt, jedoch die länderkundliche Gliederung und Zusammenfassung stärker betont, gibt in den in ihrer Zurückhaltung durch das Hochbauamt unter Oberbaurat Commichau von Baurat Meister gut gestalteten Innenräumen einen erfreulichen Eindruck. Die Herrichtung und Wiederherstellung der stark vom Kriege mitgenommenen Ausstellungsobjekte, der Wiederaufbau der Schausammlung – kein einziger Schrank stand mehr zur Verfügung – war die für den Laien gar nicht abschätzbare, verdienstvolle Arbeit des zweiten Direktors Dr. Abel mit einem kleinen Stab Mitarbeiter, die zum Teil erst für ihre besonderen Arbeiten herangebildet werden mußten.

Das Focke-Museum

Wenn ein historisches Museum das Andenken an die besten Werte der Vergangenheit lebendig halten soll, so tut es das Focke-Museum bereits mit seinem Namen an einen Mann, der mit seltener Liebe und Selbstlosigkeit eine Sammlung schuf, für die er soviel Gegenliebe zu wecken verstand, daß sie sich bald lebendiger im Herzen seiner Mitbürger einnistete als die ältere des Gewerbemuseums, obwohl dieses an manchen wertvollen Beispielen handwerklicher Kunst reicher war. Wenige Jahre vor der Jahrhundertwende schlug der Senatssyndikus Dr. Johannes Focke der Kunsthistorischen Kommission vor, sich der Sammlung bremischer Altertümer anzunehmen, eine Anregung, die bald bei den gebefreudigen Bürgern lebhaften Widerhall fand. „Umfassende Kenntnis der bremischen Geschichte, der Geschichte der Kunst und des Kunstgewerbes, dazu ein beneidenswertes Gedächtnis befähigten ihn, jedem Ding gegenüber alsbald den richtigen Standpunkt zu gewinnen, und so kann es nicht wundernehmen, daß sein Museum von Anfang an nicht nur eine zusammengestellte Masse von Einzelobjekten, sondern eine innerlich geistig verbundene Einheit war", bezeugt ein treuer Helfer, der Landger.-Dir. v. Spreckelsen.

In den Händen dieses verdienstvollen Mannes wuchs die Sammlung rasch. Zunächst in den Räumen des alten Katharinenklosters auf 200 qm Grundfläche aufgebaut, mußte sie bereits 1905 in die viermal größeren Räume des Domanbaues umziehen, fand aber erst 1915 in den weiten Räumen des für sie umgebauten Altersheimes an der Weser ihren vorläufig endgültigen Platz.

Ganz anderen Voraussetzungen verdankte das Gewerbemuseum seine Gründung[1]). Das Handwerk sah sich durch die Einfuhr auswärtiger Erzeugnisse bedroht und sann auf Mittel, seine eigene Leistung auf einen hohen Stand zu bringen. Unter Dir. Töpfer wurde (1873) eine gewerb-

[1]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", S. 297 ff.

liche Hilfsanstalt gegründet, die mit Ratschlägen und Entwürfen den Meistern zur Hand gehen, die Jüngeren zu guter Formgebung erziehen sollte. Mit kleinen Ausstellungen wurde eine Vorbildersammlung verbunden, die zu der „Kunstgewerblichen Sammlung" führte, nachdem auch die Altertümer der Historischen Gesellschaft des Künstlervereins dazugekommen waren. Die Sammlung wurde 1878 im Obergeschoß der Gewerbebank in der Kaiserstraße eröffnet. War die hier untergebrachte Sammlung auch nur zu dem Zwecke zusammengestellt, Anregungen für handwerksgerechte und formschöne Gestaltung zu geben, so wurde sie durch den Assistenten Dr. Karl Schäfer seit 1898 unter dem Gesichtspunkt „stilgeschichtlicher Forschung" erweitert, wofür er durch Schrift und Wort unermüdlich warb. Für ihn hatte der Gegenstand in erster Linie als Zeugnis seiner Zeit und ihrer Meister Bedeutung, aus der sich die richtige Wertung des lebenden Kunstgewerbes ergebe.

Daß sich damit die Arbeit Dr. Schäfers mit der Dr. Fockes oftmals überschnitt, war nur solange zu bedauern, bis die beiden Sammlungen nach einem alten Wunsche Dr. Fockes, den er nicht mehr erfüllt sehen sollte, vereinigt wurden. 1923 übernahm Prof. Dr. Schwietering beide Museen in Verwaltung, und bald darauf konnte unter Dr. Ernst Grohne auch die geplante räumliche Einheit hergestellt werden.

Die alte Focke'sche Sammlung vermittelte in enger Abgrenzung bremische Geschichte und bremische Art, was sie so besonders anheimelnd machte; im Gewerbemuseum war zusammengetragen, was für unseren Lebensraum und unsere Kultur Bedeutung hatte, auch wenn es von außen hereingenommen war. Beide vereint vermochten ein umfassendes Bild der Kultur- und Kunstgeschichte unserer niedersächsischen und nordwestdeutschen Heimat zu geben bis hinüber in die stammverwandten Niederlande.

In dem Altenheim an der Großenstraße waren unschätzbare Voraussetzungen für die Aufnahme des historischen Museums gegeben (Abb. XI e 9). 1696 bis 1698 wurde es von dem Ratsbaumeister J. Brüggemann als „Dieser Stat Armenhaus zum Gebethen und Arbeiten" in schlichtem holländisch-niederdeutschem Klassizismus in Backstein mit Sandsteinumrahmungen bleiverglaster Fenster, zwei Stockwerk hoch, im großen Geviert um einen Garten am Strom erbaut. Seine Mauern umschlossen eine Welt beschaulicher Einkehr, seine Fenster öffneten den Blick dem bunten Treiben auf der Lebensader unserer Stadt (Abb. XI e 10). Ein gefälliges barockes, kupfergedecktes Uhrtürmchen über dem Eingang lud den Spazierenden von den Wallanlagen zu sich.

Trat man in das Focke-Museum ein, so verriet die natürliche Selbstverständlichkeit, mit der alles gefügt war, nicht mehr den umfassenden inneren Umbau, der durch das Hochbauamt unter Baurat Ulrich von dem Architekten Nause in verständnis- und liebevollem Eingehen auf die vielseitigen



Abb. XI e 9 Das Armenhaus, später Focke-Museum

Eigenarten einer solchen Sammlung durchgeführt war.

Die weiträumige, gut proportionierte Eingangshalle war aus einer vollständigen Umwandlung entstanden (Abb. XI e 11). Das Armenhaus hatte nur einen kleinen Vorraum. Breit und behäbig führten nunmehr Treppe und Galerie aus reichem barockem Eichenschnitzwerk einer Bremer Diele aus dem Hause Langenstraße 39, einem herrlichen Werk, wie sie in dieser Art früher in den Häusern Bremer Kaufmannsfamilien seit Ende des 17. Jahrhunderts vorkamen, zu den Ausstellungsräumen.

Der älteste Bestand war der südliche Teil des Kirchenflügels, der ehedem zum Zuchthaus an der Stelle des heutigen Bahnkörpers gehörte, mit hohen Renaissancefenstern nach dem Garten. 1701 wurde die Kirche, deren spätbarockes Inventar erhalten blieb, nach Norden erweitert. Säumten früher lange Gänge an den Außenseiten die nach dem Garten gewendeten Zimmer der Insassen, so ging man jetzt zwanglos von einem Raum in den anderen, deren größere Abmessungen den intimen Charakter behalten hatten. Zwischen Kirche und Weserflügel wurde ein Zwischenbau eingefügt, der den Rundgang schloß.

Was sich dem Eintretenden bot, war ein eindrucksvolles Zeugnis für die Feinsinnigkeit und behutsame Behandlung, die der neue Leiter des Museums den unter zwei verschieden gearteten Män-

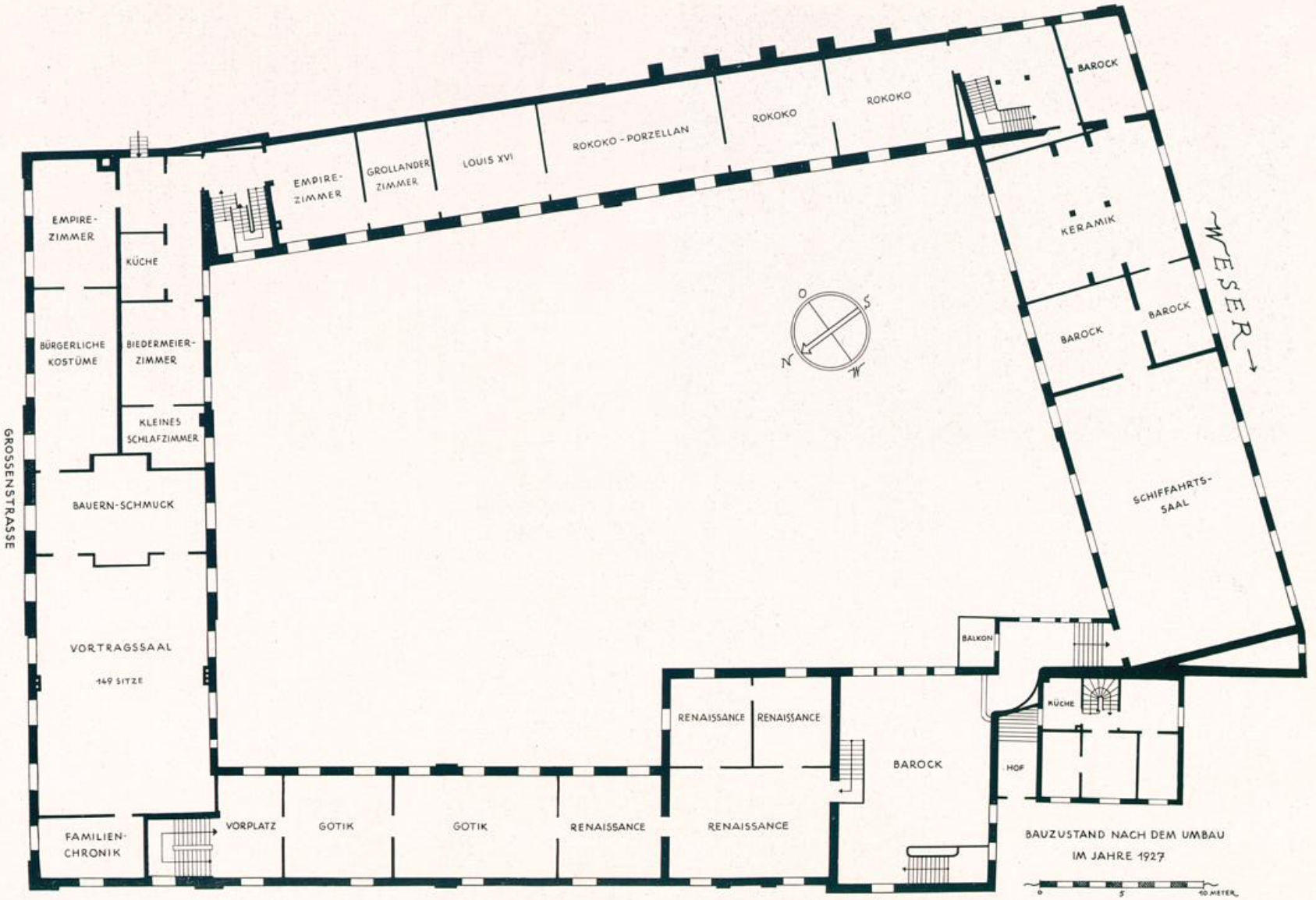


Abb. XI e 10 Focke-Museum, Obergeschoß

nern gewordenen Teilen angedeihen ließ, indem er sie bei Wahrung ihres selbständigen Charakters zu einer glücklichen Verbindung brachte.
Dabei ergab sich, daß im Erdgeschoß das stadtgeschichtliche Material der vorwiegend Fockeschen Sammlung untergebracht werden konnte, das den Besucher in die ihm nahe Welt bremischer Tradition führte, in die Topographie der Stadt und des umgebenden Raumes mit ihren Plänen, Ansichten und Modellen, in die Geschichte des bremischen Handwerks, Zunftwesens und Handwerkskunst, in reiche Zeugnisse der Entwicklung von Verkehr, Handel und Schiffahrt, in Militärgeschichte und Waffenwesen und in das intime Reich der Familiengeschichte, in dem bedeutende und gewichtige Namen aufleuchten.



Abb. XI e 11 Eingangshalle des Focke-Museums Architekten Baurat i. R. Ulrich und Nause

Zumal der zweigeschossige Schiffahrtssaal (Abb. XI e 12) an der Weser mit seiner Galerie aus altem Schnitzwerk, von der man in die hängenden Schiffsmodelle und an ihnen vorbei auf den lebendigen Strom wie auch auf die Walfanggeräte und -berichte sah, hatten ihre besondere Anziehung für jung und alt. Unmittelbar daneben war die Abteilung für die Geschichte des Bremischen Handels mit dem Bremischen Kontor und dem Tabakladen (Abb. XI e 13 und 14).
Zeigte die Ordnung im Untergeschoß einzelne Sachgebiete geschlossen in ihrer Entwicklung, so das der handwerklichen Verarbeiter anorganischer Stoffe, wie Töpfer, Schmiede, Zinngießer und Uhrmacher, oder der organischen Stoffe, wie Drechsler, Tischler, Weber, Wirker, Färber, Sattler, Hut- und Schuhmacher und andere mehr, und war



Abb. XI e 12 Schiffahrtssaal

damit für den Beschauer eine leichte Orientierung im engen Kreise gegeben, wurde er so gerüstet im Obergeschoß in die stilgeschichtliche Abteilung eingeführt, wo er an der wechselnden Formensprache etwa 500 Jahre Zeitgeschehens in chronologischer Folge vorüberging.
Hier fanden auch die wenigen romanischen und die gotischen Altertümer in einem Raum mit sichtbarer Holzbalkendecke eine wohltuende Umgebung. Die Renaissanceräume bargen auserlesene geschnitzte altbremische Truhen und Schränke.



Abb. XI e 13 Bremisches Kaufmannskontor

Abb. XI e 10 Focke-Museum, Obergeschoß



Abb. XI e 14 Tabakladen



Abb. XI e 15 Stilgeschichtliche Abteilung

Es folgten Räume der Barockzeit, zunächst eine größere Halle mit schweren Bremer, Hamburger und ostfriesischen Schapps (Abb. XI e 15), und dann ein Raum mit eingebauten Vitrinen.
Es schlossen sich an das Louis-XVI.-Zimmer mit Wandbildern um 1780 und ein Empirezimmer lichter Fröhlichkeit. Bäuerliche Wohnkultur, Kleidung und Kunst in niedrigen, heimlichen Räumen des Kellergeschosses an der Weser (Abb. XI e 16) be-



Abb. XI e 16 Bauernstube in Farge

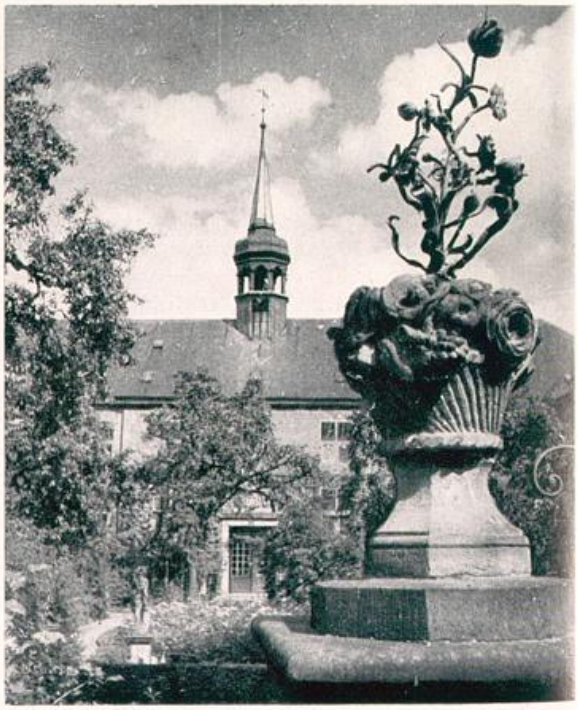


Abb. XI e 17 Der Innenhof

schlossen die in insgesamt 53 individuell gestalteten Räumen gezeigte überaus reiche Schau. Sie beschränkte sich längst nicht mehr auf die beiden ursprünglichen Sammlungen.
Daß es auch hier möglich war, den Inhalt zu bergen, auszulagern und vor der Vernichtung zu schützen – wenn auch manches Stück noch nachträglich einem törichten Unverstand zum Opfer fiel –, ist der Umsicht des Leiters und seinem und des kleinen Mitarbeiterstabes selbstlosen Einsatze zu danken.
Noch eines Kleinodes sei gedacht, das das Museum in seiner Mitte barg, des immerblühenden liebenswürdigen Gartens mit seinen meisterhaft geschmiedeten Gittern, seinen barocken Steinfiguren im schimmernden, von Laubwerk gebrochenem Licht, in dem sich das vom Schauen ermüdete Auge ausruhte, und durch den für die Freunde des Museums an manchen Sommerabenden die in ihm heimischen Klänge einer kleinen Nachtmusik spielten (Abb. XI e 17).
In einem alten bremischen Landhaus, das wiederum für seine besondere Aufgabe umgebaut wird, wird ein Teil der Sammlung wieder gezeigt werden. Eines Tages werden alle Teile zu einem Ganzen zusammengefügt werden müssen.

Die Böttcherstraße

In der Böttcherstraße hinter dem Schütting entstand aus der Initiative des Generalkonsuls Dr. h. c. Ludwig Roselius eine in ihrer vielgestalteten und wechselvollen Formenwelt einzigartige Stätte, in der Kunst und Kunstgewerbe, Museen und Werkstätten ein gleich unterschiedliches Dasein führten.
Als junger Kaufmann erwarb Ludwig Roselius das aus dem 13. Jahrhundert stammende Haus Nr. 6 (siehe Abb. IX 6). Bei der Renovierung entdeckte der Architekt Carl Eeg Reste der übereck gesetzten Pfeilerchen des alten Treppengiebels und stellte mit feinfühlender Hand die kostbare Fassade wieder her (Abb. XI e 18). Das Haus barg zunächst Geschäftsräume, wurde aber später von Roselius zur Aufnahme seiner bedeutenden privaten Sammlung bestimmt, in der sich Kostbarkeiten, wie ein Bernward-Kreuz, eine Beweinungsgruppe und eine Maria Magdalena von Tilman Riemenschneider, eine Reihe Bilder, unter anderen von Lucas Cranach, Bernt Notke, P. P. Rubens, um nur einige zu nennen, dazu Schränke, Truhen und bestes Kunstgewerbe von der Romantik bis zum Ende des Barock befanden.
Das Roselius-Haus gehörte zu den wenigen alten Kaufmannshäusern, die uns noch eine Vorstellung vermittelten von den Formen, in denen sich der Handel in der alten Hansestadt abspielte. Eine Diele über zwei Geschosse, in der die Waren auslagen, Treppe und Galerie in feinem Schnitzwerk, hier bemalt, von der Decke hängend eine Waage, vorn neben dem Eingang das Comptoir, im ersten Stock private Räume, darüber Böden mit schwe-

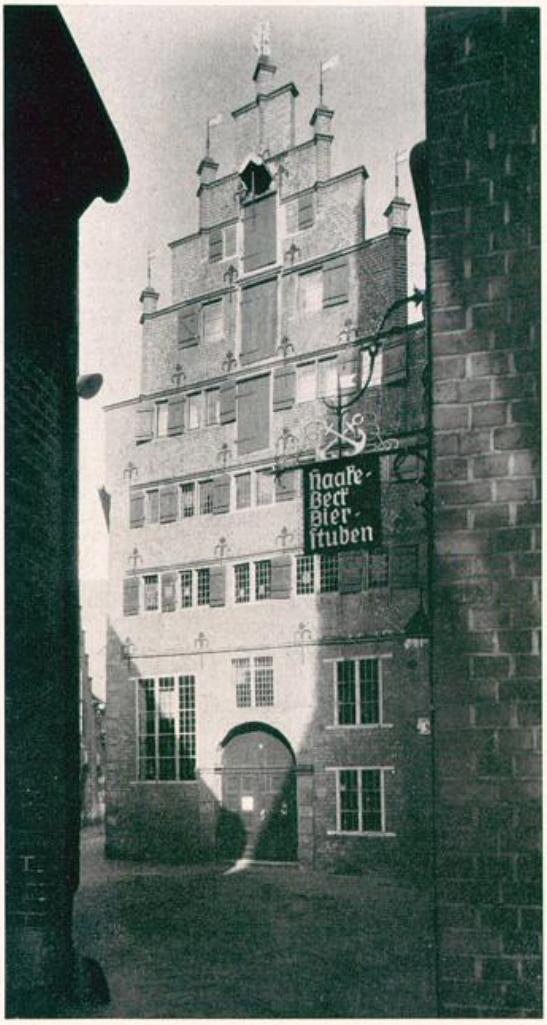


Abb. XI e 18 Das alte Kaufmannshaus
Böttcherstraße 6, umgebaut 1919
Architekten BDA Carl Eeg und Ed. Runge †

rem Eichengebälk für die Güter, die außen, oft auch innen, mit der Winde hochgezogen wurden (Abb. XI e 19). Dieses Haus war ein würdiger Rahmen für eine historische Sammlung, vorwiegend aus dem niederdeutschen Raum, und der Hausherr machte aus ihm ein Kleinod im Herzen der Stadt (Abb. XI e 20).
Nach dem Kriege 1914 bis 1918 begegnete Ludwig Roselius in Worpswede dem malerischen Werke von Paula Becker-Modersohn, der feinen, früh verstorbenen Künstlerin, die in Paris Anregungen in den Arbeiten Rodins, van Goghs, Gauguins, Simons und anderer verwandter Maler empfangen hatte, die aber wie kein anderer Maler mit den Menschen in Heide und Moor verbunden war und in Schlichtheit schilderte, wie sie sich in ihrem heißen, reinen Herzen spiegelten. Dabei entstanden Bilder von tiefster Ausdruckskraft und hoher

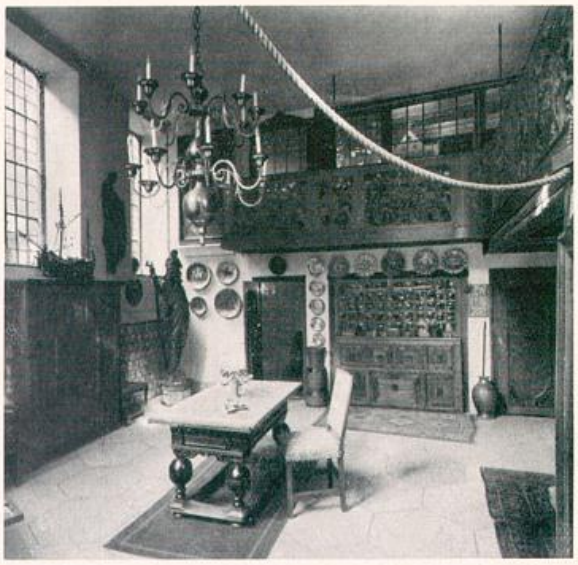


Abb. XI e 19 Die Diele im Hause Böttcherstraße 6

Geltung. Paula Becker hatte in Heinrich Vogeler und Bernhard Hoetger Freunde gefunden, die früh ihre seltene Begabung erkannten und sie ermutigten.
Ludwig Roselius bestimmte Bernhard Hoetger, eine Gedenkstätte in der Böttcherstraße zu bauen, die den Namen Paula Becker-Modersohns tragen sollte. So entstand ein Bauwerk eigenwilliger, bewegter Formensprache ohne Vorbild, dem man in jeder Einzelheit die Hand des Bildhauers ansieht (Abb. XI e 21). Im Obergeschoß wurde eine große Sammlung bedeutender Arbeiten, Bilder, Studien und Skizzen Paula Beckers wirkungsvoll angelegt, daneben eine Verkaufsausstellung von Arbeiten des Bremer, Worpsweder und Fischer-

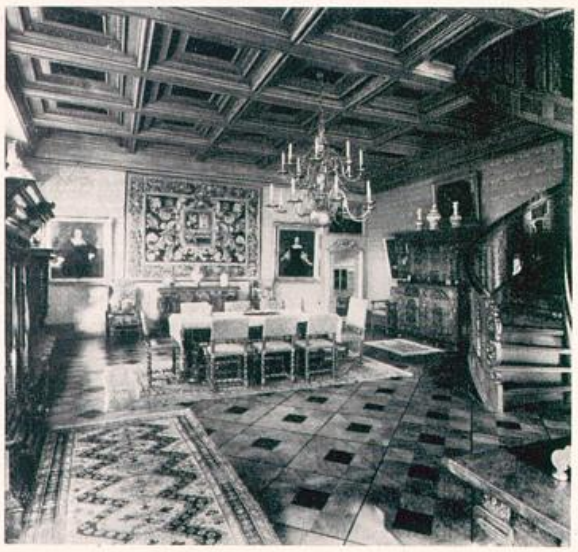


Abb. XI e 20 Renaissance-Zimmer

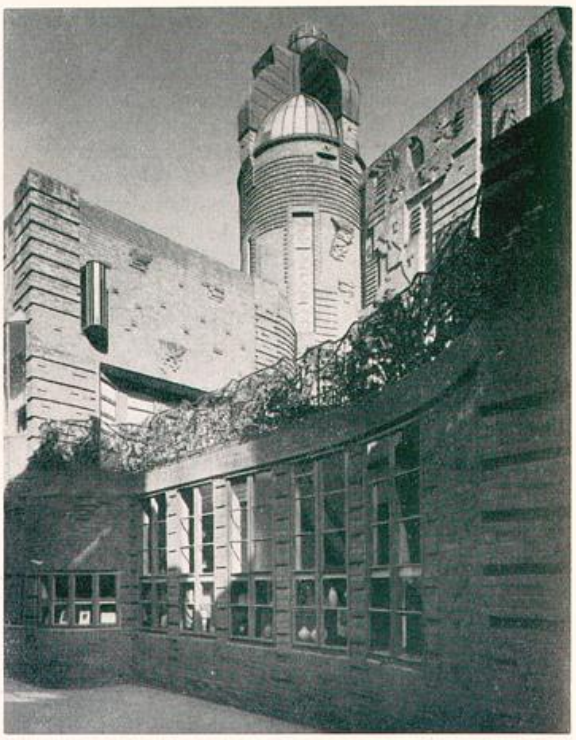


Abb. XI e 21 Paula-Becker-Modersohn-Haus
Architekt Bernhard Hoetger



Abb. XI e 22 Ausstellungsraum
für die Bilder von Paula Becker-Modersohn

huder Künstlerkreises, die Frau Philine Vogeler liebevoll einfühlend betreute (Abb. XI e 22).
Gleichzeitig wurden an einem romantischen Innenhof mit einem Brunnen „Zu den sieben Faulen" Werkstätten für Kunsthandwerker eingerichtet, deren Erzeugnisse einen besonderen Verkaufsraum erhielten.

Auf der anderen Seite der Straße entstanden Bauten für kulturelle und kommerzielle Aufgaben aus den Händen der Architekten Runge und Scotland in betonter Anlehnung an mittelalterliche Formen (siehe unter XI i).
Am Ausgang zur Martinistraße baute Hoetger ein Haus, dessen Namen an die alte Atlantis erinnern sollte und eine Väterkunde-Sammlung vorgeschichtlicher, niederdeutscher Ausgrabungen aufnahm, von denen einzelne Stücke Ornamente zeigten, die Roselius auf Gegenständen ostamerikanischer Indianerstämme wiederfand (Abb. XI e 23). Über dem Eingang hing an einem Kranz eine

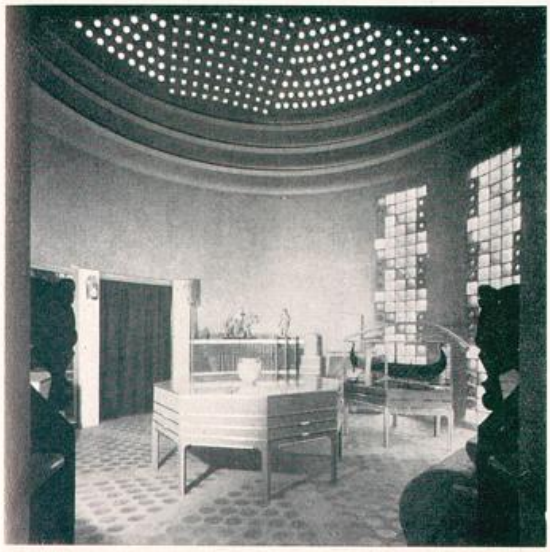


Abb. XI e 23 Der Väterkunde-Saal im Atlantishaus

geschnitzte Odinsgestalt, die bis zu einer goldenen Sonnenscheibe über dem Dach des hohen Hauses aufragte. Gegenüber entstand das Robinson-Crusoe-Haus, nach Roselius' eigenen Angaben gebaut, das in einer Gedenkhalle mit farbigen Holzschnitztafeln von Th. Schulz-Walbaum und Glasfenstern von Georg K. Rohde, dem Schöpfer vieler bedeutender Kirchenfenster, an die Lebensgeschichte des „Bremer Jungen" erinnerte.
Diese letzten Bauten zeigten nach der Martinistraße eine bemerkenswerte Strenge der Gliederung und moderne Übersetzung alter Bauformen, wodurch sie für den künftigen Wiederaufbau der Straße gegenüber der Martinikirche einen guten Maßstab gaben.
Hildegard Roselius bemüht sich tatkräftig, die Straße wieder zu errichten und erwirbt sich damit ein großes Verdienst um das einmalige Erbe ihres Vaters.
Seit Jahrzehnten ist die Böttcherstraße jedem Besucher unserer Stadt im Mosaik der Eindrücke ein lebhaft farbiger Stein. Wir möchten ihn nicht missen.

Siber

Die Kunsthalle am Ostertor

In dem Buch „Bremen und seine Bauten 1900" [1]) ist der Umbau der 1849 errichteten Kunsthalle nur als Entwurf behandelt und dargestellt. Da die Fertigstellung des Gebäudes in den Anfang dieses Jahrhunderts fällt, ist es Aufgabe unserer Generation, in diesem Buch die fertige Kunsthalle als eines der hervorstechendsten bremischen Bauwerke, das durch seine Lage in den Wallanlagen noch besonders bevorzugt ist, in Wort und Bild zu würdigen.
Um die Jahrhundertwende standen die Architekten Ed. Gildemeister und Alb. Dunkel im Wettbewerb um den Umbau und die Erweiterung der kleinen Kunsthalle am Ostertor. Da bei Dunkel der Grundriß, bei Gildemeister die künstlerische Gestaltung besser gefiel, erhielten sie gemeinsam den Auftrag (Abb. XI e 24): Gildemeister errichtete die Baukörper und die mit schönem Obernkirchener Sandstein bekleideten Fassaden in einem edlen, fast zeitlosen Klassizismus, während Dunkel das Innere übernahm und dabei, der Zeitströmung des Jugendstils sich allzu willig überlassend, seinem räumlich schönen Treppenhaus einen modischen Aufputz verlieh, der manchem vielleicht beim ersten Anblick gefiel, aber keinem auf die Dauer gefallen konnte. Daher haben die Schäden, die der Luftkrieg der Kunsthalle und ihrer Treppe zugefügt hat, auch eine tröstliche Seite, indem sie die Möglichkeit geschaffen haben, den alten Fehler bald wiedergutzumachen.
Wer die Kunsthalle als Bau würdigen will, darf nicht nur die Straßenfront beachten, sondern auch die den Wallanlagen zugewandte Südseite (Abb. XI e 25). Den Flügel am Ostertor hat Gildemeister nur umbauen können – die Grundproportionen waren durch den Altbau festgelegt; die Rückseite dagegen hat er frei und selbständig gestaltet – im vollen Bewußtsein der mit einer solchen Aufgabe verbundenen hohen künstlerischen Verantwortung. An beiden Fronten sind die Reliefs des Bildhauers Römer beachtenswert.
Daß die Bremer Kunsthalle nicht nur eine schöne Schale ist, sondern diese auch einen kostbaren und erlesenen Kern umschließt, daß ihre Kunstsammlungen weit über die bremischen Grenzen hinaus bekannt und hoch angesehen sind, das verdankt sie einer Reihe großgesinnter Kunstfreunde unter den Bürgern der Stadt und ihren bedeutenden Direktoren Gustav Pauli und Emil Waldmann. Ihre Sammlungen waren im letzten Kriege zum Schutz vor den Bomben weithin zerstreut geborgen worden. Vieles Unersetzliche ist dabei verlorengegangen; das meiste aber ist heimgekehrt und wird seit kurzem in den vom Hochbauamt wiederhergestellten und zum Teil neu gestalteten Sälen in eindrucksvoller Schönheit dargeboten. In dem an Kunstwerken soviel ärmer gewordenen Deutschland kommt den ge-

[1]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", S. 294 ff.



Abb. XI e 24 Kunsthalle, Ansicht vom Ostertor
Architekten Ed. Gildemeister † und Albert Dunkel †

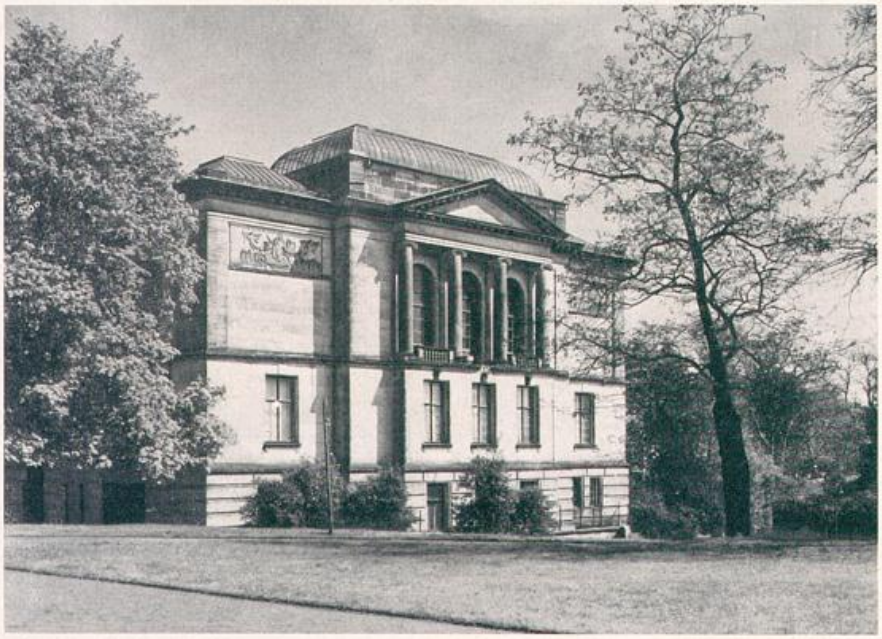


Abb. XI e 25 Kunsthalle, Ansicht vom Wall
Architekten Ed. Gildemeister † und Albert Dunkel †

retteten Schätzen eine um so größere Bedeutung zu. Möge diese Bedeutung ihren angemessenen Ausdruck darin finden, daß die Kunsthalle auch als Bauwerk bald wieder ganz vollendet und liebevoll erneuert dasteht!

H. Gildemeister

f) Theater und Lichtspielhäuser

Theaterbau 1900 bis 1943

In der Festschrift zur Eröffnung des Theaters am Goetheplatz am 27. August 1950 hat Fritz Peters dem im zweiten Weltkriege ausgebrannten „unvergeßlichen Schauspielhaus" und seiner dreißigjährigen Spielzeit ein Denkmal gesetzt, und so dürfen wir uns an dieser Stelle darauf beschränken, diesen Theaterbau – den einzigen zwischen 1900 und 1943, der der Nachwelt überliefert zu werden verdient – in Bildern festzuhalten und seine Erbauer, die Architekten Abbehusen und Blendermann – beide leben nicht mehr –, rühmend zu nennen. Das alte Schauspielhaus (Abb. XI f 1)



Abb. XI f 1 Das Schauspielhaus, 1912/13
Architekten BDA Abbehusen † und Blendermann †

war, verglichen mit dem aus seiner Asche hervorgegangenen Phönix, weniger groß und streng, und sein Reiz lag in einer gut bremischen, verhaltenen Vornehmheit; die schöne Säulenfront war vor dem Umbau ein wenig heiterer, geschmückter und das Innere intimer, gedämpfter, allein schon durch das warme, an alte Geigen erinnernde polierte Holz des Zuschauerraumes und durch

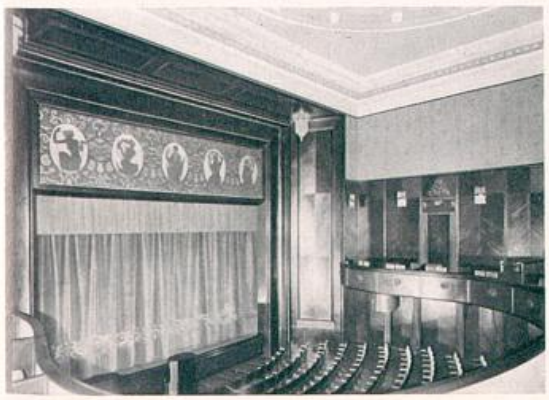


Abb. XI f 2 Das Schauspielhaus, Zuschauerraum

den Mollakkord der Farben des Vorhangs (Abb. XI f 2 bis 5). Dem noblen Rahmen des Hauses war auch der für eine Privatbühne seltene und für Bremen rühmliche Hochstand des Spielplans und der Schauspieler angemessen.



Abb. XI f 3 Das Schauspielhaus, Foyer

Das Schauspielhaus am Ostertor ist im Jahre 1913 eröffnet worden. Zwischen damals und heute liegt das Trümmerfeld zweier verlorener Kriege mit allen ihren Opfern an Gut und Blut. Über eine solche Kluft hinweg lassen sich zu dem Verlorenen keine Brücken mehr bauen, es wäre auch müßig, ihm nachzuklagen. Wohl aber darf es uns als hoher Maßstab dienen und uns die Verpflichtung fühlen lassen, der schlimmen Zeit zum Trotz bei den Bauaufgaben, die s i e uns stellt, wenigstens

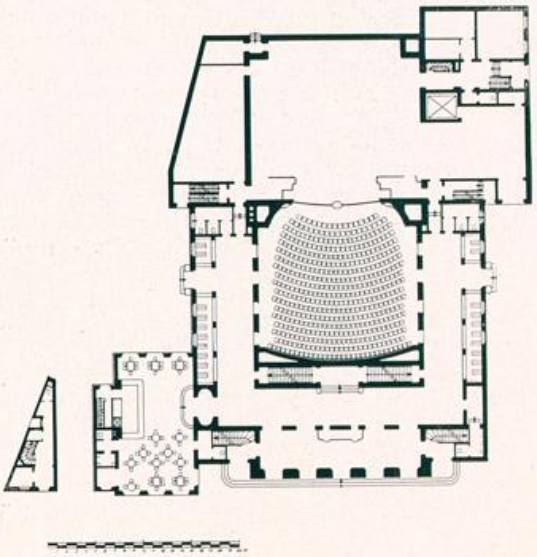


Abb. XI f 4 Das Schauspielhaus, Grundriß

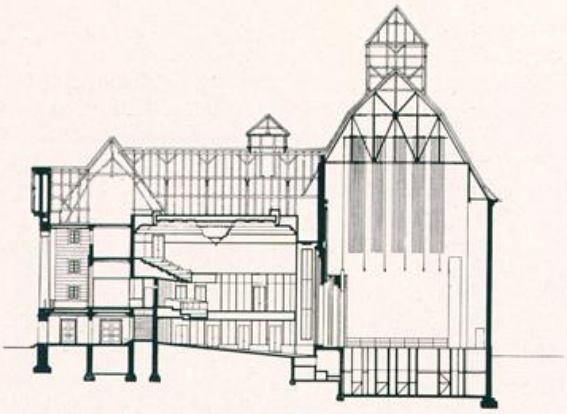


Abb. XI f 5 Das Schauspielhaus, Längsschnitt

der Gesinnung nach nicht hinter jener Vorkriegsgeneration zurückzubleiben.
In diesem Geiste ist man 1950 an den Wiederaufbau und Umbau des Schauspielhauses herangegangen.

H. Gildemeister

Aufbau nach 1945

Das Theater am Wall und das Schauspielhaus am Ostertor wurden beide durch das Kriegsgeschehen stark zerstört; aber die Liebe der Bremer zur Kulturwelt, die das Theater erschließt, ließ gleich in den ersten Nachkriegsjahren mehr als ein halbes Dutzend Bühnen in Turnhallen, Aulen und Lichtspielhäusern erstehen, die notdürftig einen Theaterbetrieb gewährleisteten. Diese Provisorien konnten jedoch nur ein Übergang sein. Oper, Operette und klassisches Schauspiel brauchen für ihre Inszenierungen die große Bühne, ein Orchester mit bis zu 75 Musikern und für ihre Wirtschaftlichkeit einen Zuschauerraum mit mindestens 1100 Sitzplätzen. Man konnte nur auf die teilzerstörten Gebäude zurückgreifen, weil ihr Wiederaufbau die billigste Lösung für ein entsprechendes Zuschauer- und Bühnenhaus bot. Es bedeutet einen schweren Entschluß, einen Theaterbau, der sehr erhebliche Mittel verschlingt, in Zeiten größter Not durchzuführen; aber es ging darum, das Theaterleben nicht abreißen und es nicht ohne Entfaltungsmöglichkeit in den kleinen Bühnen ersticken zu lassen. Ebenso wie man nur Schritt um Schritt aus den engen Wohnverhältnissen herauskommen kann, ist aber auch ein neues Theater nur stufenweise aufzubauen.
Welchen Umfang muß die erste Baustufe haben? Zunächst war der Gedanke vorherrschend, nur die Sitzplatzzahl zur verbesserten Rentabilität und die Bühnenhausgröße für die Aufführbarkeit aller großen Spielopern und Schauspiele zu schaffen. Schon die erste Stufe muß aber das Spezifische des Theatererlebnisses in sich tragen. Während das Kino von dem Besucher nur die Auseinandersetzung mit dem Geschehen auf der Leinwand verlangt, ist beim Theater nicht das Spiel allein ausschlaggebend, es muß hinzukommen das Erlebnis des Zuschauerraumes, das Gefühl der gemeinsamen festlichen Stunde vom Beginn des Spieles an über die Pausenzeit bis zum Schluß.



Abb. XI f 6 Theater am Goetheplatz nach der Wiederherstellung 1948/49
Architekten W. Commichau und H. Storm

Hierfür muß auch der Raum festlich gestaltet sein. Diese Festlichkeit bereits in der ersten Stufe zu schaffen, ist für das Theater eine Lebensfrage in seinem Existenzkampf. Die Bühne muß eine wirkliche Schaubühne in lebendiger Verbindung mit dem Zuschauerraum sein mit genügend Raum für Chöre, Statisten und Dekorationen, ausgerüstet mit den technischen Hilfsmitteln für raschen Szenenwechsel.

Es muß daher, wenn schon in Abschnitten gebaut wird, die erste Baustufe ein ausgestattetes Bühnenhaus mit Orchestergraben und einen festlich geschmückten Zuschauerraum erhalten. Die zweite Baustufe muß dann die Arbeitsräume bringen, die das Theater für die Vorbereitung der Aufführungen braucht; es wäre deshalb falsch gewesen, im ersten Bauabschnitt das ganze Bauvolumen in einem provisorisch hergerichteten Rohbau zu erstellen, um dann einer nachfolgenden Baustufe den Innenausbau zu überlassen; die zweite Baustufe hätte zudem den Spielbetrieb unterbrochen.

Ein solcher stufenweiser Wiederaufbau in richtig bemessenen Abständen bot sich nur beim Schauspielhaus an. Man verzichtete deshalb wegen des zu großen Aufwandes an Mitteln schweren Herzens auf den Aufbau des traditionsumsponnenen Hauses am Wall. Obwohl die Arbeitsräume noch recht gut erhalten sind, hätten der Wiederaufbau des Zuschauerraumes mit seinen viel zu engen Wandelgängen und Treppen aus feuer- und baupolizeilichen Gründen einen völligen Umbau, dazu auf denkbar schlechtestem Baugrund, und insgesamt der erste Bauabschnitt nahezu die doppelten Kosten wie die bei dem Theater am Ostertor erfordert.

Das erst 1913 fertiggestellte Schauspielhaus dagegen entsprach mit seinen Umgangs- und Treppenbreiten den heutigen feuer- und baupolizeilichen Anforderungen (Abb. XI f 6). Zwar war hier die Vergrößerung von 830 auf 1100 Sitzplätze notwendig, da auch Oper und Operette aufgenommen werden mußten; dies konnte aber unter Beibehaltung der Treppenhäuser und Ränge verhältnismäßig leicht erreicht werden, indem das Parkett durch Hinausschieben des Bühnenturmes vergrößert wurde (Abb. XI f 7 bis 9). Der Bau der noch fehlenden Arbeitsräume wird einer zweiten Baustufe überlassen; sie verbleiben vorläufig in dem erhalten gebliebenen Teil der nicht allzuweit entfernt liegenden Theaterruine am Wall.

Um den eigentlichen Zweck des Theaters, Schaubühne zu sein, möglichst vollkommen zu erfüllen, hat sich die Bühne stets in weitestem Umfange der technischen Hilfsmittel ihrer Zeit bedient. In den

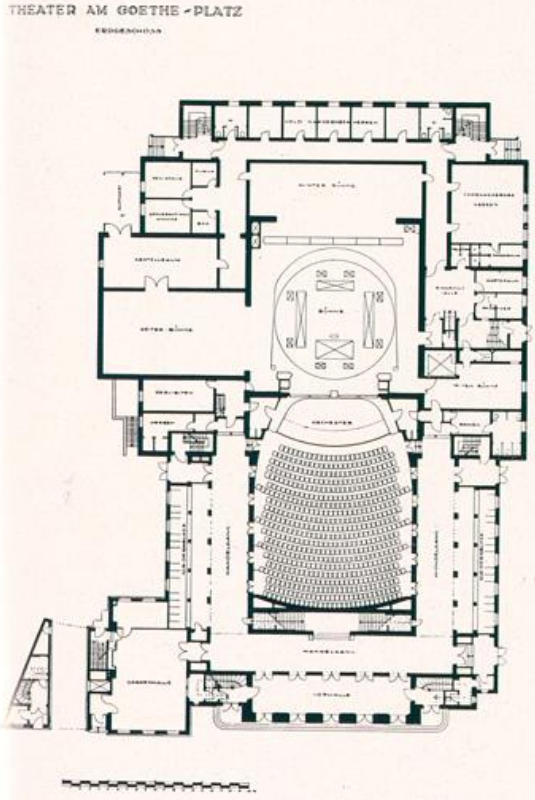


Abb. XI f 7 Theater am Goetheplatz
Grundriß, Erdgeschoß

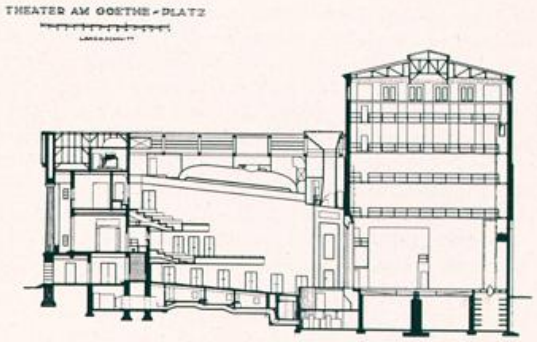


Abb. XI f 8 Theater am Goetheplatz, Längsschnitt

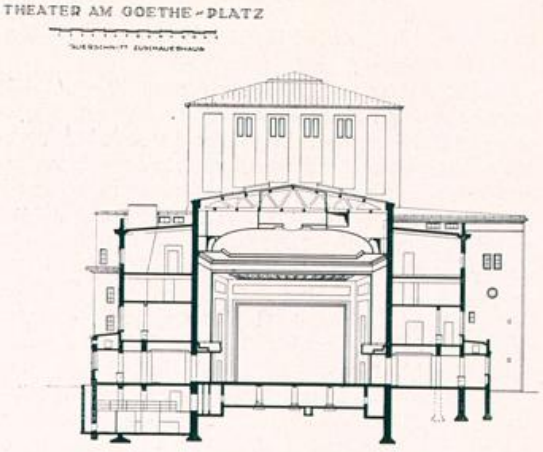


Abb. XI f 9 Theater am Goetheplatz, Querschnitt

letzten Jahrzehnten hat das Theater die technischen Möglichkeiten unseres Jahrhunderts vielleicht zu sehr überbewertet. Unter dem Druck der allgemeinen Not war daher nach dem Kriege der Glaube vorherrschend, den technischen Effekt weitgehend entbehren zu können. Aber dank der weitsichtigen und raschen Entscheidung der Bremer Bürgerschaft im Juni 1948 konnte eine Bühnenanlage geschaffen werden (Abb. XI f 10), die im harmonischen Zusammenwirken von Regisseur, Bühnenbildner, Bühnentechniker und -maler für die mannigfaltigsten szenischen Wirkungen brauchbar ist. Es wurden die zum Aufbau und zum Szenenwechsel – also zur Erleichterung und Beschleunigung des Betriebes – dienenden Einrichtungen, wie Drehbühne, verstellbare Vorbühne, Podien, Aufhängevorrichtungen, eingebaut.

Auch wurde die Möglichkeit geschaffen, die Szene aus dem Bühnenraum heraus in den Zuschauerraum zu ziehen, um einen engeren Kontakt mit dem Publikum herzustellen und um einzelne Szenen von der Haupthandlung absondern zu können, ohne den pausenlosen Szenenwechsel hinter einem Zwischenvorhang durchführen zu müssen. Die bespielbare Vorbühne mit genügender Ausleuchtung und Auftrittsmöglichkeiten von der Seite und von unten her bietet mannigfaltige Neuerungen.

Den Bühnenbildbau ersetzt heute der Regisseur gern durch die Ausstattung mit Licht und ebenso einen bemalten Prospekt durch Bühnenbildprojektion. Er formt den Raum einer angedeuteten Dekoration durch Helligkeit und Farbe des Lichtes und kann somit auch mit knappen Mitteln des Ausstattungsetats auskommen.

Damit kommt der Bühnenbeleuchtungsanlage ein entscheidender Wert zu. Es wurden deshalb reichlich Lichtgeräte auf Beleuchtungsbrücken hinter und vor dem Vorhang und andere Scheinwerfer in Kabinen der Decke, in Zügen, oder selbst innerhalb der rotierenden Drehbühne auf aus dem Boden hochfahrenden Lichtfahrstühlen vorgesehen. An dem auf der Bühne befindlichen Bühnenstellwerk, der Lichtorgel, wird dieser optische Eindruck geschaffen, durch den Beleuchtungstechnik zur Lichtkunst wird.

Neu sind auch zur Ergänzung des Bühnenspieles neben der altbekannten Geräuschmaschine, die Regen, Wind, Donner und Einschlag markiert, die Anlagen der Elektroakustik, wie Magnetophone, Schallplattenübertragung, Lautsprecherverstärkung und Tonverzerrung, die das Spiel bereichern.

Der Orchestergraben (Abb. XI f 10) faßt bis zu 75 Musiker. Da das Theater für Schauspiel und Oper gebraucht wird, ist sein Fußboden fahrbar angelegt. Er kann, auf Bühnenhöhe hochgefahren, beim Schauspiel, das das Orchester entbehren kann, entweder als Vorbühne verwendet werden, oder, nur auf Zuschauerraumhöhe gefahren, die Sitzplatzzahl des Theaters erhöhen. Um bei kleinen Spielopern mit nur 45 Musikern nicht die ganze Tiefe des Orchestergrabens opfern zu müssen, ist er unterteilt angelegt, so daß er zur Hälfte, je nach Bedarf, der Bühne oder dem Zuschauerraum zugeschlagen werden kann.

Der früher 20 m tiefe Zuschauerraum (Abb. XI f 11 und 12) wurde durch Hinausschieben des Bühnenturmes auf 26 m vergrößert (die Breite von 17 m mußte wegen der erhalten gebliebenen Mauern beibehalten werden) und besitzt auch heute noch,

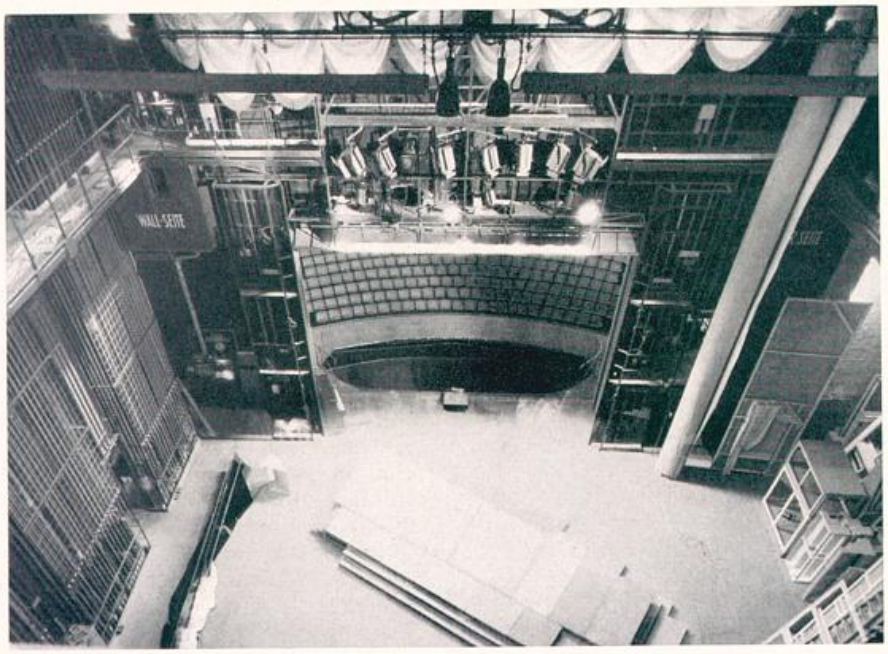


Abb. XI f 10 Theater am Goetheplatz, Aufsicht auf Bühne und Orchestergraben



bb. XI f 11 Theater am Goetheplatz, Zuschauerraum

rotz der vergrößerten Entfernung zwischen Sitzlätzen und Bühne die dem Bremer so lieb gevordene Intimität des alten Raumes und seine ute Hörbarkeit. Die Vergrößerung des Zuschauerraumes war auch notwendig, weil durch die Aufahme der Oper und Operette der Akustiker für ie Klangschönheit des Orchesters ein größeres aumvolumen verlangt, als es die Sprechbühne rforderte. Aus diesem Grunde wurde auch die uschauerraumdecke höher gelegt. Den Forderungen des Akustikers entsprechend wurde die ecke zur Bühne hin abfallend gebaut, zur Erhöhung des Luftraumes eine Kuppel eingelassen; rner wurden die Wände des Zuschauerraumes nd des Proszeniums zur Bühne hin unmerklich ch gleichmäßig verengend, die Rückwände der änge oben leicht geneigt und die Rangbrüstunen nach oben zurückweichend ausgeführt, damit e beste Klangausstrahlung ohne störende Echoirkung für alle Sitzplätze erreicht wird. Zur Verbesserung der Klangschönheit wurden die Wände es Zuschauerraumes mit Sperrholztafeln in verhiedenen Wandabständen unterschiedlich akuisch behandelt. Da die Oper eine größere Nachhallzeit haben muß als das Schauspiel, wurde ein Mittelwert angenommen, der für die Sprache gut ist und für den reinen Klang des Orchesters noch ausreicht.



Abb. XI f 12 Theater am Goetheplatz
Blick von der Bühne in den Zuschauerraum

Dem akustisch durchgeformten Zuschauerraum wurde die festliche Note durch eine Bespannung mit dünner Honanseide verliehen. Die hohen Wände wurden mit locker verstreuten plastischen und farbigen Ornamenten unterteilt.

Die Lufterneuerung und Klimatisierung des Zuschauerraumes ist heute eine Notwendigkeit für die Aufnahmefähigkeit der Zuschauer, die, nach der Arbeit am Tage, den Abend in Frische genießen wollen. Die Klimaanlage muß genügend Frischluft mit der richtigen Raumfeuchtigkeit und Temperatur während jeder Jahreszeit einlassen, die Luft von Schmutz und Staub reinigen und vollkommen zugfrei und gleichmäßig in den Raum einführen. Im Gegensatz zu anderen Anlagen, die die Luft an der Decke einführen und unter den Sitzen absaugen, wird hier unter jedem Sitz die notwendige Luftrate zugeführt. Auf diese Weise wird eine einwandfreie und gleichmäßige Verteilung der zugeführten Luft über den ganzen Zuschauerraum, insbesondere auch auf den Sitzen unter den Rängen, erzielt, was bei umgekehrter Einführung der Luft nicht möglich wäre. Die Abluft wird unterhalb der Decke abgesaugt und hat noch die Möglichkeit, die von der Beleuchtung unter der Decke kommende Erwärmung aufzunehmen. Für das einwandfreie Arbeiten der Klimaanlage ist eine getrennte Luftheizung im Bühnenhaus eine Voraussetzung, sie ist so bemessen, daß kein kalter Luftstrom vom Boden des Bühnenhauses in den Zuschauerraum einströmen kann.

Für die Feuerverhütung sind Feuermelder in üblicher Weise vorgesehen. Neuartig sind die Rauchmelder, die, an eine Zentrale angeschlossen, so hochempfindlich sind, daß der Rauch einer Zigarette genügt, um die Melder auszulösen. Vor allen Dingen sind die Magazine durch Rauchmelder geschützt. Die vorgeschriebenen Rauchabzüge sind im Bühnenhaus und im Zuschauerraum eingerichtet. An den Feuerlöschanlagen ist unter dem Schnürboden des Bühnenhauses eine Hauptbühnenberegnung eingebaut, die eine Wassermenge von rund fünf Litern auf den qm in der Minute ausströmen läßt. Der eiserne Vorhang ist mit einer Berieselungsanlage versehen, wodurch er im Brandfall berieselt und gekühlt werden kann. Wandhydranten und kleine Handfeuerlöschgeräte unterstützen in genügendem Umfang eine örtliche Bekämpfung des Feuers.

Noch fehlen die Seitenbühne und die Hinterbühne, noch fehlen die Sologarderoben, die Werkstätten und Magazine im neuen Haus; alles kann später reibungslos angebaut werden, w ä h r e n d das Theater spielt, ohne eine Unterbrechung der Spielzeit.

Ein Theater mit seinen so kompliziert gewordenen und vielseitigen technischen und künstlerischen Anforderungen kann nur in einer Zusammenarbeit von berufenen Fachleuten geschaffen werden



Abb. XI f 13 Theater am Goetheplatz, Foyer I. Rang



Abb. XI f 14 Theater am Goetheplatz, Foyer II. Rang

(Abb. XI f 13 und 14). Es wurde eine harmonische Arbeitsgemeinschaft gebildet, der angehörten als Architekt: Hans S t o r m, als Theateringenieur: Walter U n r u h, als Akustiker: Rudolf K r a e g e, als Maler: Hermann K a s p a r und als Bauleiter: Wilhelm M a ß.

C o m m i c h a u

Lichtspielhäuser

In den 51 Jahren, die wir hier betrachten, von 1900 bis 1951, hat sich das Lichtspieltheater aus primitiven Anfängen heraus allmählich zu einem Gebilde entwickelt, das auch architektonisch ernst genommen werden will und darf. Doch liegen die Zwischenstadien dieser Entwicklung noch unterhalb der Spiegelhöhe, auf der das Bauschaffen entweder technisch oder künstlerisch die Nachwelt zu interessieren anfängt. Das Kino ist noch zu sehr ein Kind des Alltags und einer Mode, die auf lange Dauer keinen Wert legt, zu sehr ein Objekt des Geschäftsstrebens, das mehr auf die Sensationslust der Menge als auf die Kulturansprüche einer Elite sich einstellt. Das Publikum will nicht nur Schönheit und Eleganz, es will auch immer wieder Neues, Prickelndes; und so pflegt ein Kino selten für lange dasselbe Gesicht zu zeigen.

Vor 50 Jahren begann der Kinematograph oder das Bioskop in den Zelten der Jahrmärkte, siedelte dann in meist wenig ansehnliche Quartiere der Innen- und Vorstädte über, gewann aber zusehends an Ansehen, technischer Vollendung und räumlicher Ausstattung. Die Baupolizei stellte immer höhere Anforderungen betreffend Sicherheit und Gesundheit der Besucher. Wir finden jetzt durchweg gut belüftete, akustisch brauchbare Säle mit bequemem Gestühl und einwandfreier Sicht, wir finden genügende Vorräume und Garderoben, gute und ausreichende Ausgänge und hinter den Kulissen tadellose Vorführräume. Wenn auch der technische Apparat gegen den einer Schauspiel- oder gar Opernbühne überaus einfach erscheint, so ist doch die vollkommene Ausstattung eines Spitzenkinos eine kleine Wissenschaft für sich und will gelernt sein.

Die künstlerische Gestaltung der Tonfilmhäuser läßt noch ebensoviel zu wünschen übrig wie die der Filme selbst und ihrer Vorführung. Soll man überhaupt eine Stätte würdig und schön gestalten, an der oft Streifen abgespielt und regelmäßig vor Beginn der Vorstellung Reklamebilder gezeigt werden, die mit Kunst nichts zu tun haben? Freilich haben sich in den großen Städten schon einige Filmtheater gefunden, die auf wertvolle Filme und ein anspruchsvolles Publikum Wert legen und daher auch eine schöne Raumgestaltung gerechtfertigt erscheinen lassen. Man braucht dabei nicht an den hohen Stil einer Schauspielbühne zu denken, sondern an Formen, deren Anmut und heitere Eleganz in tiefere menschliche Schichten hinabreichen als die Extravaganzen der wechselnden Mode. Eine räumliche Bildung kann gültig sein, auch wenn die Neuerungssucht ihr von Zeit zu Zeit ein anderes dekoratives Gewand anlegt, so wie die Körperschönheit eines Weibes von höherer Art ist als die der Kleider, in denen es sich bewundern läßt.

Lichtspielhäuser sind vornehmlich Innenräume und zeigen nur selten eine bemerkenswerte Fassade oder einen gestalteten Baukörper. Innenräume sind aber meistens im Bilde – und gar ohne die oft

so wesentliche Farbe – nur ungenügend wiederzugeben.
In diesem Buche werden daher nur einige wenige Beispiele von Lichtspielhäusern der Gegenwart gezeigt.
Der Zuschauerraum der kleinen „Atlantis-Lichtspiele" in der Böttcherstraße – Architekt BDA Martin Zill – (Abb. XI f 15), dessen Ellipse mit großem



Abb. XI f 15 Atlantis-Lichtspiele
Böttcherstraße 2, Architekt BDA M. Zill

Geschick den Grenzen des vorhandenen Raumes abgewonnen ist, läßt von der Schwierigkeit der Aufgabe nichts ahnen und erscheint wie eine glückliche, mit leichter Hand hingeworfene Improvisation.
Die „Oase" an der Lahnstraße (Abb. XI f 16 u. 17), 1949 durch Umbau eines ausgebrannten Lazaretts entstanden, tritt durch ihre Lage am Grünen baulich mehr hervor, als man es sonst bei Kinos gewohnt ist. In ihrem langrechteckigen Innenraum dominiert der reichwirkende Vorhang (Entwurf Jobst Kuch, Nürnberg) in breitem Goldrahmen. Die Vorräume sind von einer der Zeit wohl anstehenden würdigen Schlichtheit. Architekt Julius Schulte-Frohlinde.
Die „U.T. Lichtspiele" am Bahnhof, von Ostwald (Abb. XI f 18), aus dem alten Tivolitheater zu einem imposanten Raum entwickelt, breit und geräumig, wirken im Dekorativen etwas zeitgebunden, ähnlich auch die „Schauburg" am Steintor, in deren

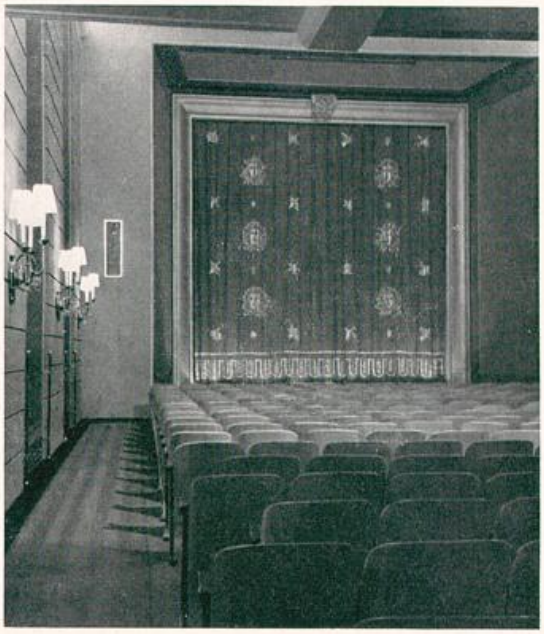


Abb. XI f 16 Lichtspielhaus „Oase"
Lahnstraße, Innenraum, 1949
Architekt BDA Prof. Schulte-Frohlinde

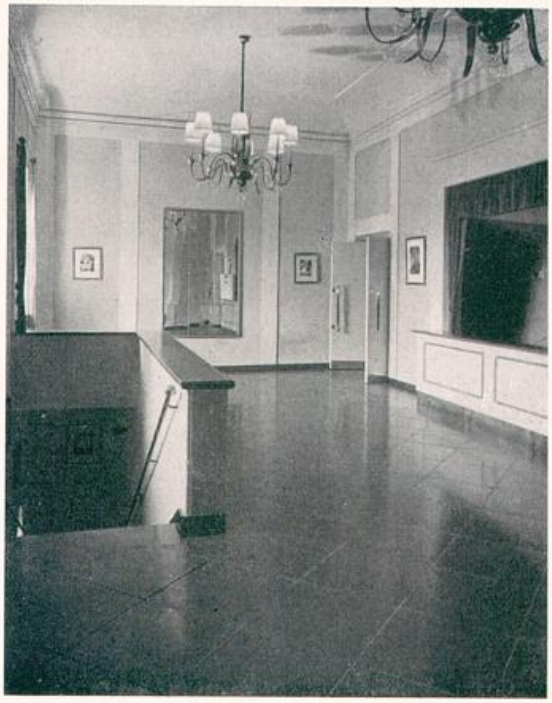


Abb. XI f 17 Lichtspielhaus „Oase"
Lahnstraße, Vorraum, 1949
Architekt BDA Prof. Schulte-Frohlinde

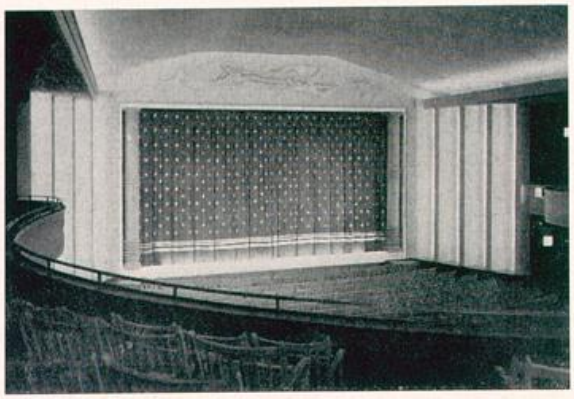


Abb. XI f 18 „U.T." am Bahnhofsplatz, An der Weide 13, Architekt BDA Ostwald †

oberer Vorhalle Arbeiten von Schulz-Walbaum jedoch beachtenswert sind.

Die „Europa-Lichtspiele" von Ellerbeck an der Bahnhofstraße (Abb. XI f 19) lassen den engen Zusammenhang zwischen der erforderlichen Hörsamkeit des Raumes und seiner dekorativen Gestaltung erkennen; gibt es doch kaum eine Raumart, an die so hohe akustische Ansprüche gestellt werden wie an die Lichtspielhäuser, in denen selbst das schnellste Sprechen an jedem Platz verständlich sein, zugleich aber auch jede Art von Musik unverzerrt klingen soll, und dabei ohne Rücksicht auf den Grad der Besetzung des Gestühls. Bei großen Sälen müssen die Wandflächen schalldämpfend ausgebildet werden und zwar so, daß die Dämpfung sich gleichmäßig über alle Tonfrequenzen erstreckt. Die Mittel sind gepolsterte Sitze, die Wände teils gepolstert, teils als Hohlwände ausgebildet. Es ist nicht ganz einfach, solche Anforderungen mit einer guten Architektur in Einklang zu bringen.

Nicht weniger wichtig sind im Kinobau die Fragen der Heizung und Lüftung. Das Publikum wird darin bald die höchsten Ansprüche stellen, wie sie nur eine durchgebildete Klimaanlage erfüllen kann. Die Technik schreitet unwiderstehlich vorwärts, leider ohne mit gleicher Sicherheit auch die Kunst nach sich zu ziehen. Der plastische, auch tonplastische Farbfilm wird nicht lange auf sich warten lassen, aber er wird den künstlerischen Gestalter, den eigentlichen Sinngeber dieses erstaunlichen Instruments, vor eine Aufgabe stellen, die – wenn überhaupt – nur unendlich schwer und langsam zu meistern ist. Je mehr Technik, um so mehr droht Verflachung im Geistigen. Das gilt auch für den Bau von Lichtspielhäusern. Die Zukunft wird lehren, ob es den Architekten gelingt, sich im Technischen so zu trainieren, daß es sie im Ringen um die hohe Einfachheit der künstlerischen Form nicht mehr behindert.

H. Gildemeister

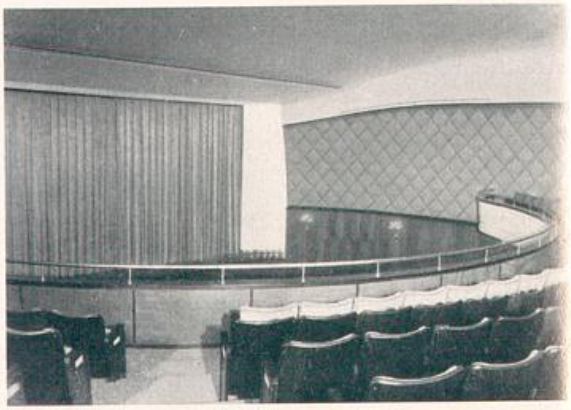


Abb. XI f 19 Europa-Filmpalast, Herdentorsteinweg 1950, Architekt Leopold Ellerbeck

g) Bankgebäude

Daß in unserer, der sachlich materialistischen Überlegung stark verbundenen Zeit zu den Repräsentationsbauten eines Gemeinwesens, für das Handel und Schiffahrt, Geldwert und Kapitalbewegung seit Jahrhunderten eine entscheidende Rolle spielen, auch die Bauwerke gehören, die diesen Interessen dienen, bedarf keiner besonderen Betonung. Daß Bauherr und Baumeister sich stets bemüht haben, dieser Bedeutung ihrer Schöpfungen gerecht zu werden, zeigt die Betrachtung der in diesen Kreis gehörenden Bauten, vom Schütting bis zu den Bauwerken unserer Tage – ein Stück bremischer Geschichte, Wirtschaftsgeschichte wie Baugeschichte.

Einen Ausschnitt aus dieser Geschichte in den nachfolgenden Zeilen zu geben, ist nicht beabsichtigt. In dem engen Rahmen, der hier eingehalten werden muß, sei nur ein Hinweis versucht, der für eine spätere Geschichte vielleicht einmal Unterlage sein könnte, jetzt aber nur einen kurzen Auszug von dem bedeutet, was gesagt werden müßte.

Dieser Auszug soll ungefähr dort ansetzen, wo der Aufsatz „Bankgebäude und Sparkassen" des Werkes „Bremen und seine Bauten 1900" [1]) seinen Abschluß finden mußte, um die Zeit der Jahrhundertwende. Er ist seinerseits begrenzt durch eine Situation, in der es bestimmt an hoffnungsvollen Projekten nicht fehlt, in der vielleicht eine ganz neue Baugesinnung auch auf diesem Gebiet

[1]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", S. 370 ff.

architektonischer Niederschrift nach neuen Wegen sucht, in der aber auch die Schwierigkeiten der Planung in jeder Hinsicht – Stadtplanung, Frage des künftigen Bedarfs, Entwicklung des Kapitalmarktes – noch manche Umwertung erwarten lassen.

Noch eine Einschränkung soll geltend gemacht werden: Für den inneren Ausbau eines modernen Bank- oder Sparkassengebäudes wird sich die Forderung des Auftrags im wesentlichen immer in der gleichen Richtung bewegen: Halle für den Verkehr des Publikums, die anschließenden Schalter, der nach den neuesten Erfahrungen der Sicherung ausgeführte Tresor- und Kassenraum, der Raum für die Safes der Bankkunden, die Büroräume. Die Möglichkeiten, Raumkunst im kunstgewerblichen Sinne zur Geltung zu bringen, werden sich in der Mehrzahl der Fälle darauf beschränken, in Proportion und Lichtverteilung, in der Behandlung der Holzteile, in der Stilisierung der Beleuchtungskörper und in manchen anderen, nicht unwichtigen, aber nicht auffallenden Einzelheiten den Weg zu sachlicher Notwendigkeit und ästhetischer Haltung zu finden, wobei dem Architekten Anlagen kleineren Umfangs, also Anlagen, in denen der Kunde sich mehr persönlich angesprochen fühlt, meist mehr entgegenkommen als die Raumanforderungen der großen Projekte (Abb. XI g 1 u. 2).



Abb. XI g 1 Kassenraum der Bremer Landesbank Architekten BDA Behrens und Neumark und Rehberg

Visitenkarte für das Stadtbild bleibt die Fassade, bleibt die baukünstlerische Gestaltung, die gerade im Zentrum unserer Stadt an vielen Stellen den Eindruck bestimmt. Dabei erlaubt auch die vorstehend ausgesprochene Begrenzung „nach 1900", die Reihe der zu besprechenden Bauten, ähnlich wie in dem früheren Werk, mit einem Gebäude des Domshofes zu beginnen, wo die Note, die die Platzgestaltung hier schon zehn Jahre früher durch den Neubau der Deutschen Bank erhielt, leichter, beweglicher und freundlicher durch den Bau der „Bremer Bank", Ecke Domshof und Sandstraße, weitergeführt wurde (Abb. XI g 3). Mit weitgehender Ausnutzung der im Obernkirchener Sandstein gegebenen Möglichkeiten der Materialwirkung und Bearbeitung sind die Architekten Alb. D. Dunkel und Diedr. Tölken der besonderen Stellung des Gebäudes als Übergang von Platz zu Straße mit Erfolg gerecht geworden. Die Supraporte über dem Seiteneingang der Bremer Bank trägt die Jahreszahl 1902–04, Jahreszahl einer Zeit, die, zwischen 1900 und dem ersten Weltkrieg, für Bauwerke, die einem wirtschaftlichen Aufstieg verbunden sind, anscheinend besondere Impulse brachte.

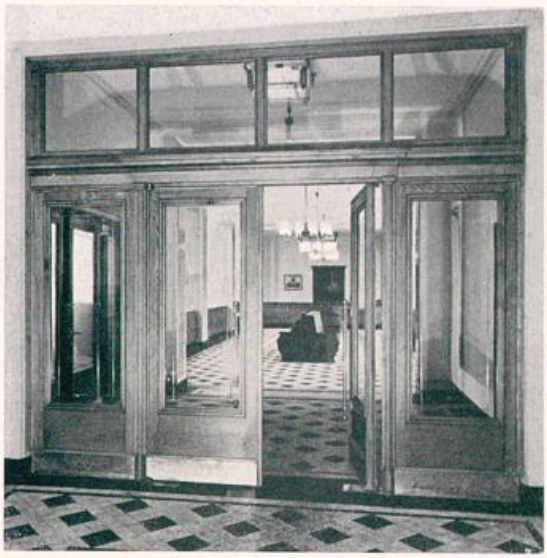


Abb. XI g 2 Bremer Handelsbank, früher Commerzbank wiederhergestellt 1950/51, Kassenhalle Architekt BDA H. W. Behrens



Abb. XI g 3 Bremer Bank, 1902 bis 1904 Architekten Alb. D. Dunkel † und Diedr. Tölken †



Abb. XI g 4 Bremer Handelsbank, früher Commerzbank umgebaut 1921 durch die Architekten BDA Behrens und Neumark wiederhergestellt 1950/51, Architekt BDA H. W. Behrens

Eine besondere Entwicklung hat das Haus der Handelsbank, der vormaligen Commerzbank, Schüsselkorb 11, durchgemacht (Abb. XI g 4 u. 5). Das früher einstöckige Haus hat Anfang des 18. Jahrhunderts einen prächtigen Renaissancegiebel getragen, bis es Mitte des Jahrhunderts in neuklassischem Stile umgebaut wurde. Wahrscheinlich ist der Umbau von dem Bürgermeister Hieronymus Klugkist ausgeführt worden. Als Dachbekrönung entstand über dem ersten Stockwerk das mit dem Wappen der Familien von Büren und Holler und mit reichen Ornamenten geschmückte Giebelfeld. Der nächste Besitzer des Hauses war der Kaufmann Arnold Kulenkamp.
Im 19. Jahrhundert erfolgte wiederum ein Umbau, bei dem das Giebelfeld um ein Stockwerk gehoben wurde. In den unteren Räumen fand das den alten Bremern noch wohlbekannte Café Central Platz. Endlich, im Jahre 1921/22, wurde bei einem erneuten Umbau für die Zwecke der Commerzbank durch die Architekten Behrens und Neumark das nunmehr unter Denkmalschutz stehende Giebelfeld noch um ein weiteres Stockwerk angehoben. Studienrat Dr. Helm, dem diese Angaben zu verdanken sind, schließt seine Chronik mit den Worten:

> „Diese Gestalt gab man dem Hause der ehemaligen Commerzbank heute nach seiner Zerstörung wieder, und wie einst nach dem grundlegenden Umbau muß jeder den Kopf weit in den Nacken legen, will er das Giebelfeld betrachten. Schade drum! Herr Klugkist und Herr Kulenkamp hatten das noch nicht nötig gehabt; waren sie aus der Katharinenstraße, ihrer Wohnung zustrebend, in den Schüsselkorb eingebogen, so hatte sich ihr Blick an dem kostbaren Werk gefangen, das eines Steinmetzens Meisterhand gestaltet haben muß."

Seit dem Mai 1911 bestimmt das Bild der Platzwand des Marktes an der Südwest-Ecke die Giebelfassade der von Bielenberg & Moser erbauten früheren Disconto-Bank, jetzt Sitz der Stadtwerke, einer Abteilung des Fernsprechamtes und verschiedener wirtschaftlicher Unternehmungen (Abb. XI g 6). An Tagen, an denen der Marktplatz mit seinen Budenreihen belegt ist und die sehr hohen Arkaden der Bank überschneidet, gewinnt dieser Blick besonderen Reiz: Das Gewimmel des Vordergrundes wird aufgefangen von der Lebendigkeit der Abschlußwand mit ihrer bewegten Umrißlinie und ihrer vielfachen Plastik.
Kurze Zeit, nachdem die Baugerüste der früheren „Disconto-Bank" verschwanden, 1914, konnte auch der gegenüberliegende Bau des „Bremer Bankvereins", Schöpfung der Architekten Behrens & Neumark, von den Auftraggebern bezogen werden (Abb. XI g 7). An der Ecke Langenstraße und Hakenstraße gibt sich die wuchtige Fassade mit ihren jonischen Pilastern, der Säulen-Attika über dem kräftigen Hauptgesims und den barocken Dacherkern als Dokument einer Zeit, in der sich Auftraggeber und Architekt in dem gemeinsamen Streben nach Repräsentation und verantwortungsbewußter Haltung finden mußten.
Auch den Übergang von dem Rundbau der Börse zu der anschließenden Bauflucht lösten die gleichen Architekten durch den Bau des Bankhauses Friedrich A. Brüning (jetzt Bremische Volksbank) in ansprechender Weise (Abb. XI g 8).
Der Hauptbau der „Sparkasse in Bremen", Am Brill, wurde ausgeführt nach den Entwürfen des Berliner Baurats Martens, eines in Bremen damals sehr geschätzten Spezialisten für Bankbauten (Abb. XI g 9). Die Kartuschen in den Brüstungsfeldern über dem Erdgeschoß nennen das Gründungsjahr 1825 und das Baujahr 1906 – ein Zeitraum, der die Architekturentwicklung vom bescheidenen Biedermeier der „Alten Börse", dem ersten Sitz der Sparkasse, über die romantische Baugesinnung der Jahrhundertmitte



Abb. XI g 5 Giebelfeld mit Wappen der Familien von Büren und Holler



Abb. XI g 6 Die frühere Disconto-Bank, 1914
Architekten Bielenberg und Moser, Berlin

bis zu der selbstbewußten Geltungsfreude einer Periode umfaßt, in der man des vollen Erfolges und der allgemeinen Wertschätzung sicher war. Wie sehr sich aber auch in solchem Rahmen feinsinniges künstlerisches Empfinden durchsetzen kann, dafür konnte bei der Erweiterung des Ge-



Abb. XI g 7 Bankverein für Nordwestdeutschland A.G.
jetzt Bremer Bankverein, 1914
Architekten BDA Behrens und Neumark

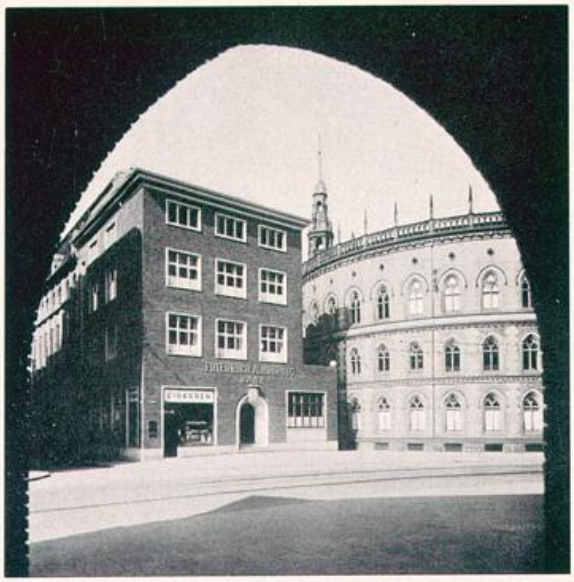


Abb. XI g 8 Bank Friedrich A. Brüning
jetzt Bremische Volksbank, „An der Domsheide", 1928
Architekten BDA Behrens und Neumark

bäudes in den Jahren 1934—35 Architekt Rudolf Jacobs mit seinen Mitarbeitern aus dem Kreis Bremer Künstler ein schönes und wirkungsvolles Beispiel geben.
Daß die Auftraggeber der Sparkasse in Bremen auch dort den berufenen Architekten zu finden wußten, wo es sich um Bauten kleineren Umfangs, um Nebenstellen, nach dem Kriege vielleicht sogar nur um eine Teillösung handelte, dafür gibt die als Ecklösung zweier Straßenzüge wirkungsvolle Nebenstelle Kornstraße – Gellertstraße – Architekten H. W. Behrens (Abb. XI g 10) ein ebenso beachtliches Beispiel, oder, der freieren Bebauung der Schwachhauser Vorstadt glücklich eingepaßt, die Nebenstelle Schwachhauser Heerstraße – Kirchbachstraße – Architekt W. Kellner & Co. (Abb. XI g 11). Welche Bedeutung in kleinerem Rahmen für den gestaltenden Architekten – hier Architekt Herbert Anker – ein Detail gewinnen kann, zeigt der Eingang der Nebenstelle 6 an der Sebaldsbrücker Heerstraße (Abb. XI g 12). In diesem Zusammenhang soll auch das



Abb. XI g 10 Nebenstelle 3 der Sparkasse in Bremen
Kornstraße 151, Ecke Gellertstraße, 1950/51
Architekten BDA H. W. Behrens



Abb. XI g 9 Sparkasse in Bremen, 1906
Architekt Baurat Martens, Berlin



Abb. XI g 11 Nebenstelle 18 der Sparkasse in Bremen
Schwachhauser Heerstraße 179, 1950/51
Architekt W. Kellner & Co.



Abb. XI g 12 Nebenstelle 6 der Sparkasse in Bremen Hastedter Heerstraße, 1950 Architekt BDA Herbert Anker



Abb. XI g 13 Nebenstelle Hemelingen der Sparkasse in Bremen

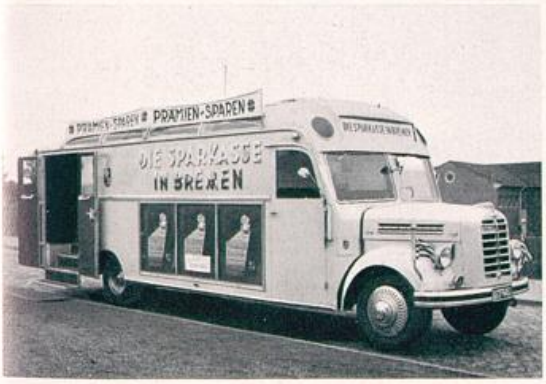


Abb. XI g 14 Fahrbare Nebenstelle der Sparkasse in Bremen, 1951

Gebäude der Nebenstelle Hemelingen, eine Schöpfung des Beauftragten des Hochbauamtes Verden, genannt werden (Abb. XI g 13).

Ebenso darf die Form, in der die Sparkasse in Bremen mit ihren Wagen für den Gedanken des „Prämien-Sparens" wirbt, als ein freundliches Beispiel für die Vielseitigkeit gelten, mit der dieses Institut stets neue Aufgaben auf neuen Wegen zum Erfolg zu führen wußte (Abb. XI g 14).

In den Jahren 1917–1922 erstand in der Obernstraße die „Schröder Bank", jetzt Gebäude der „Norddeutschen Kreditbank AG., Bremen". Architekten: Wellermann u. Fröhlich (Abb. XI g 15). Die Jahreszahlen lassen vermuten, daß dieser Bau in einer schweren Zeit entstand, in der Bauherr und Architekten an Hindernissen genug zu überwinden hatten. Und die Inschrift „Wer will bauen an die Straßen, muß die Leute reden lassen" erinnert daran, daß die Gestaltung der einstigen Schröder Bank, die sich mit ihrer Klinker-Sandstein-Architektur heute vornehm, wenn auch bestimmend, in den Gesamtcharakter ihrer Umgebung einfügt, manchen Kampf mit alten und neuen Einwänden und Bedenken gekostet hat.

Eine andere Schöpfung der Architekten Wellermann u. Fröhlich ist leider Opfer des letzten Krieges geworden, ein Bankgebäude, das in seiner fein empfundenen, vornehmen und doch wirkungsvollen Architektur hauptsächlich Fritz Wellermann am Herzen lag: Die Bank E. C. Weyhausen in der Wachtstraße.

Ein weiterer Bau des hier besprochenen Architekturkreises liegt nicht an einem der Brennpunkte der Innenstadt, wo es gilt, in dem Fortissimo des Lebens sich noch Geltung zu verschaffen, sondern dort, wo die gärtnerischen Anlagen des Walls mit Bäumen und Blumen, grünen Rasen und stillen Wasserflächen einen Kranz um die Innenstadt legen: Das Gebäude der „Landeszentralbank von Bremen" (Abb. XI g 16 u. 17). Hier versuchte der Architekt, Dipl.-Ing. Walter Görig, für die Lösung seiner Aufgabe eine Formenwelt zu finden, die zurückhaltendem Klassizismus ebenso nahesteht wie moderner Sachlichkeit und in der Fassade im Wechsel von Ausschnitt der Fenster und Fläche des warmen, hell schimmernden Materials klar den inneren Ausbau im äußeren Bilde widerspiegelt.

Eines der jüngsten Beispiele für eine glückliche Harmonie von Zweck und Erscheinung, auch in schmälerem Rahmen feinsinnig gelöst, ist der Neubau der Bank „Martens & Weyhausen" in der Langenstraße, eine Schöpfung der Bremer Architekten Wortmann und Schott (Abb. XI g 18).

Die kurze Übersicht, die der zur Verfügung stehende Raum hier gestattet, soll nicht nur Aufzählung sein und Würdigung. Sie soll auch den Gedanken unterstreichen, der uns in den bremischen Bank- und Sparkassenbauten – besser gesagt: in der Tatsache ihrer Errichtung in einer an steigenden wie an fallenden Kurven reich bewegten Zeit

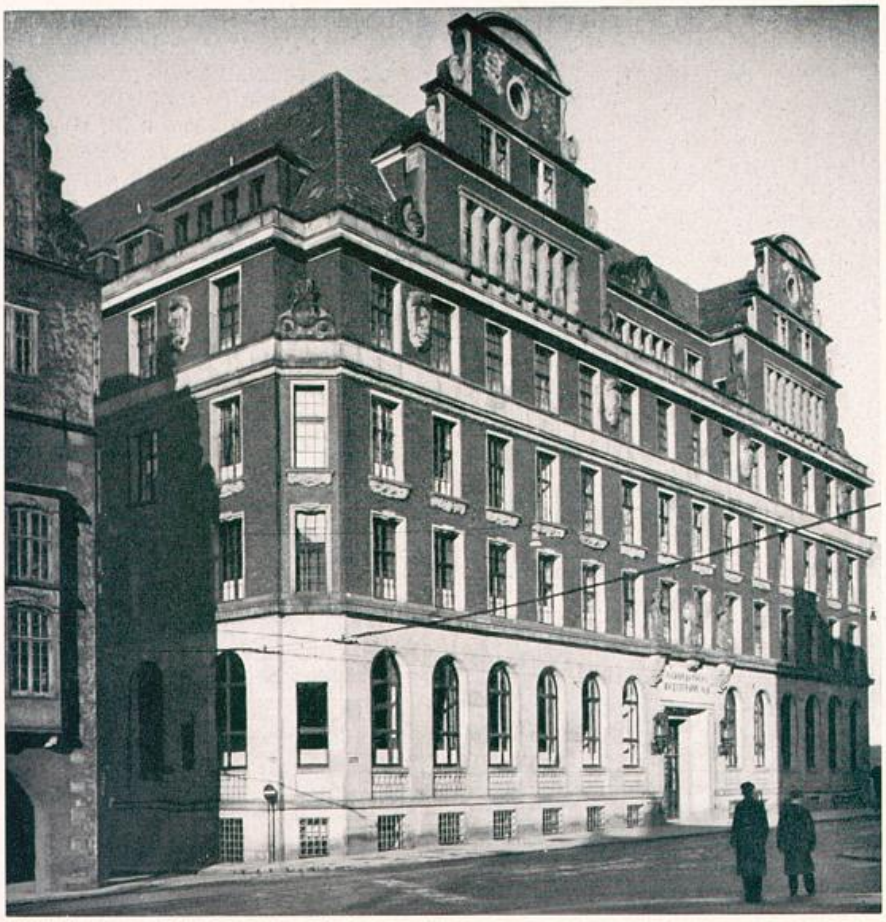


Abb. XI g 15 Frühere Schröder-Bank, jetzt Norddeutsche Kreditbank A.G., 1917—1922
Architekten BDA Wellermann und Frölich



Abb. XI g 16 Landeszentralbank von Bremen, 1949
Architekt BDA W. Görig



Abb. XI g 17 Landeszentralbank von Bremen
Kassenhalle

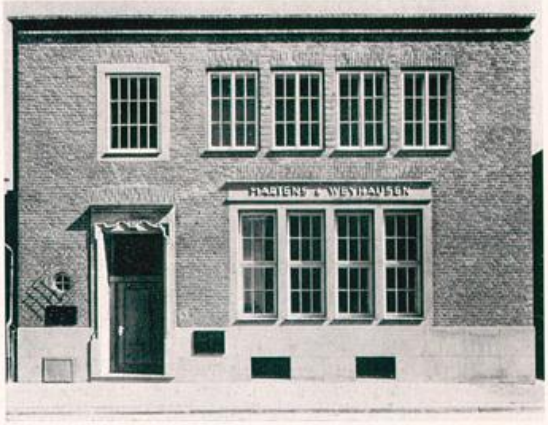


Abb. XI g 18 Bank Martens & Weyhausen, 1951
Architekten BDA Wortmann und Schott

immer wieder entgegentritt –, der Gedanke, daß die Institutionen, die die Wirtschaft unseres Gemeinwesens zu stützen haben, stärker sein müssen als die Schwankungen der Zeitereignisse. Aus dieser Erkenntnis schöpfen wir den Glauben an die Zukunft.

Kain, Görig.

h) Geschäftshäuser und Warenhäuser[1])

Die im wesentlichen erst zu Beginn des vergangenen Jahrhunderts entstandene Packhausfront an der Weser zwischen Kaiserbrücke und Eisenbahnbrücke, in die sich als ältere besonders charakteristische Bauwerke das Kornhaus und das Armenhaus, das spätere Focke-Museum, harmonisch einreihten, war ein letzter starker Ausdruck mittelalterlicher hansischer Baukultur (Abb. XI h 1). Mit der Umwandlung der Altstadt zur neuzeitlichen Geschäftsstadt, die vor etwa hundert Jahren begann, hat sich das alte Stadtbild stark verändert. Die letzten Jahrzehnte des neunzehnten und der Beginn unseres Jahrhunderts waren für die bremische Wirtschaft erfolgreiche Zeiten. Der steigende Bedarf an Büro- und Ladenraum, an privaten und öffentlichen Gebäuden, die in weiten Kreisen bestehende Wohlhabenheit und nicht zuletzt die planmäßige Verbreiterung der Hauptgeschäftsstraßen waren Anlaß für den Abbruch ganzer Straßenfronten. Trotzdem hat die Altstadt ihren Charakter zu bewahren vermocht (Abb. XI h 2).

Bremen ist zwar stets in der glücklichen Lage gewesen, Architekten zu besitzen, die sich ihrer Verpflichtung gegenüber der Tradition unserer Stadt bewußt waren. Wer sich aber der um die Jahrhundertwende entstandenen Geschäftshäuser an der Obernstraße, Hutfilterstraße, Faulenstraße, Sögestraße und am Schüsselkorb erinnert, wird zugeben, daß die alte Baukultur damals verlorengegangen war und die bauliche Verirrung groß gewesen ist. Die Stadt behielt aber im ganzen eine besondere Note, die sie von anderen Städten spürbar unterschied und auch heute noch unterscheidet. Das hatte insbesondere seinen Grund in dem Hang der Bremer zur Selbständigkeit, der sich auch im Grund- und Hausbesitz ausdrückt. So wie er nicht gern im Miethaus mit vielen zusammenwohnt, liebt er auch geschäftlich nicht das unpersönliche große Bürohaus; es ist hier nie recht heimisch geworden. Einige Ausnahmen bestätigen die Regel und wurden stets als Fremdkörper und störende Eingriffe in die Altstadt empfunden. Auch heute nach der Zerstörung im letzten Kriege wünschen die meisten Bauherren diese Selbständigkeit zu behalten (Abb. XI h 3 bis 5).

Die bis zum ersten Weltkriege und gleich danach entstandenen Geschäftshausbauten haben im allgemeinen den Maßstab der Altstadt gewahrt. Unter ihnen befinden sich einige sehr bemerkenswerte Beispiele für eine selbständige Lösung

[1]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", S. 390 ff.



Abb. XI h 1 Bremer Packhäuser an der Weser mit Stephanikirche vor 1944

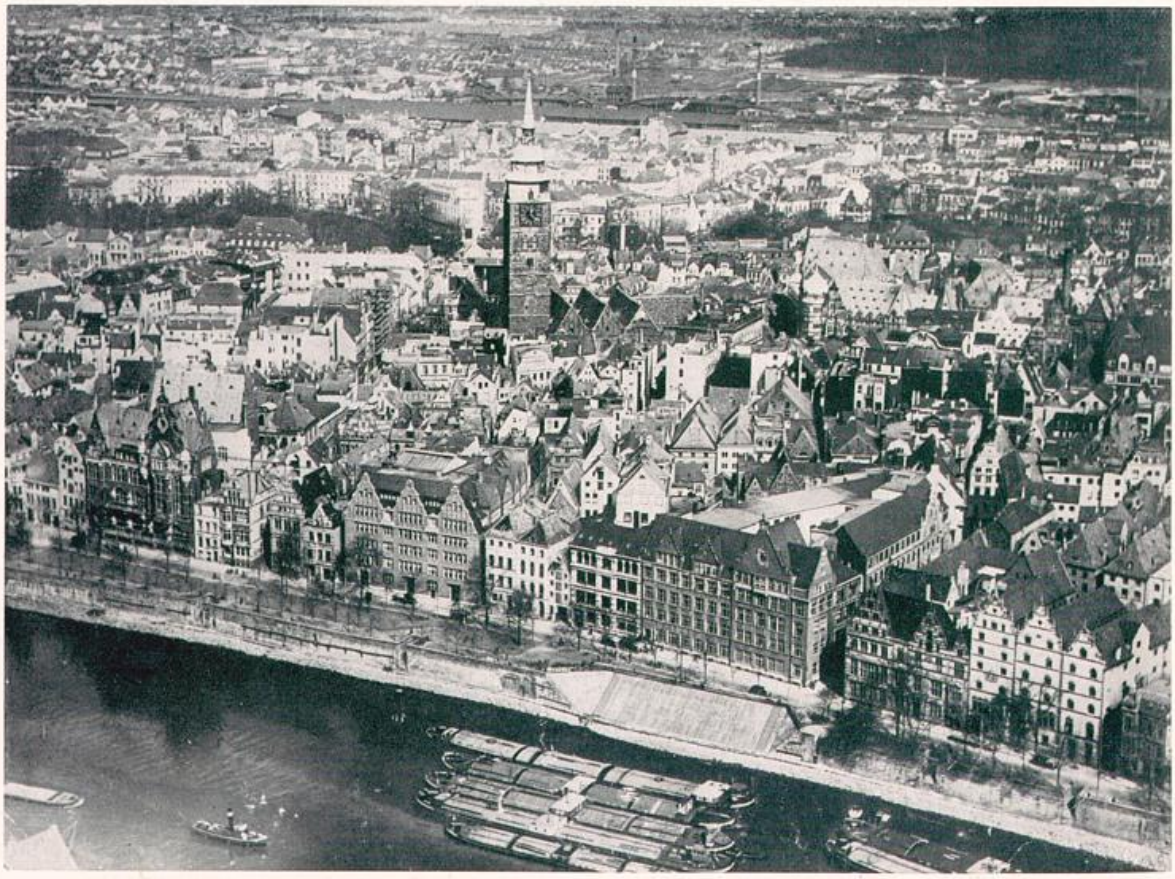


Abb. XI h 2 Blick auf die Altstadt vor der Kriegszerstörung



Abb. XI h 3 Westliche Seite der Sögestraße vor 1944, gebaut um 1900

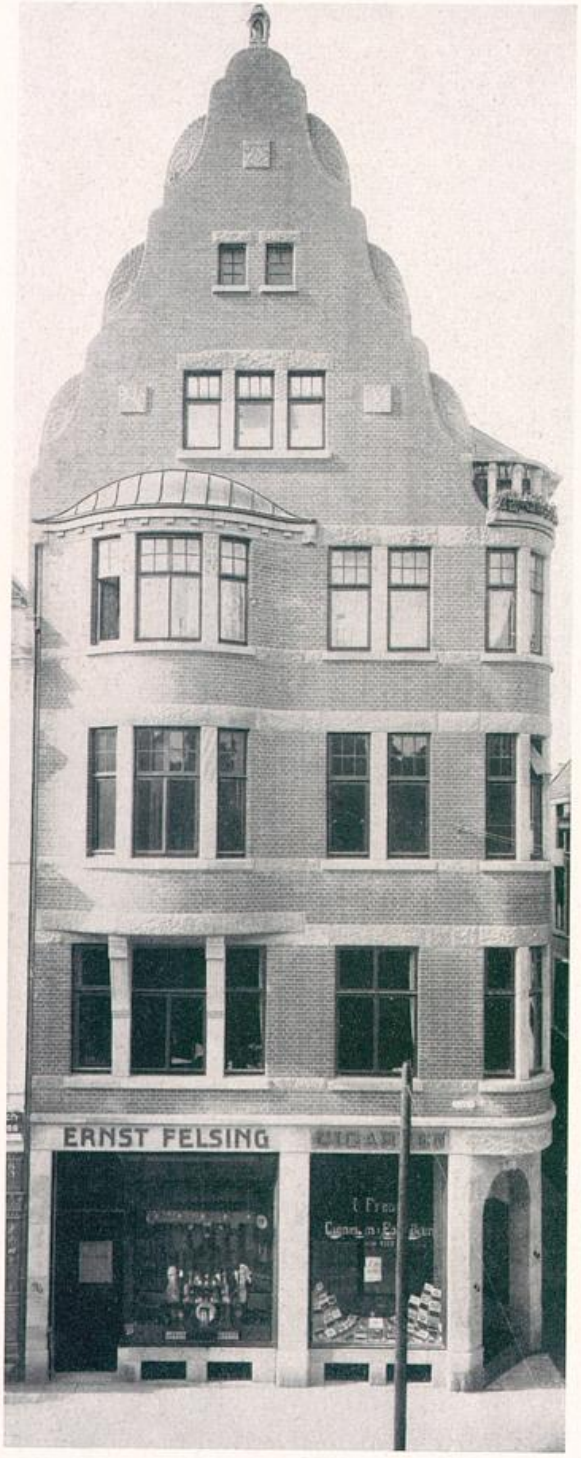


Abb. XI h 4 Wohn- und Geschäftshaus E. Felsing
Obernstraße, 1903/04, Architekt BDA Carl Eeg
1944 zerstört

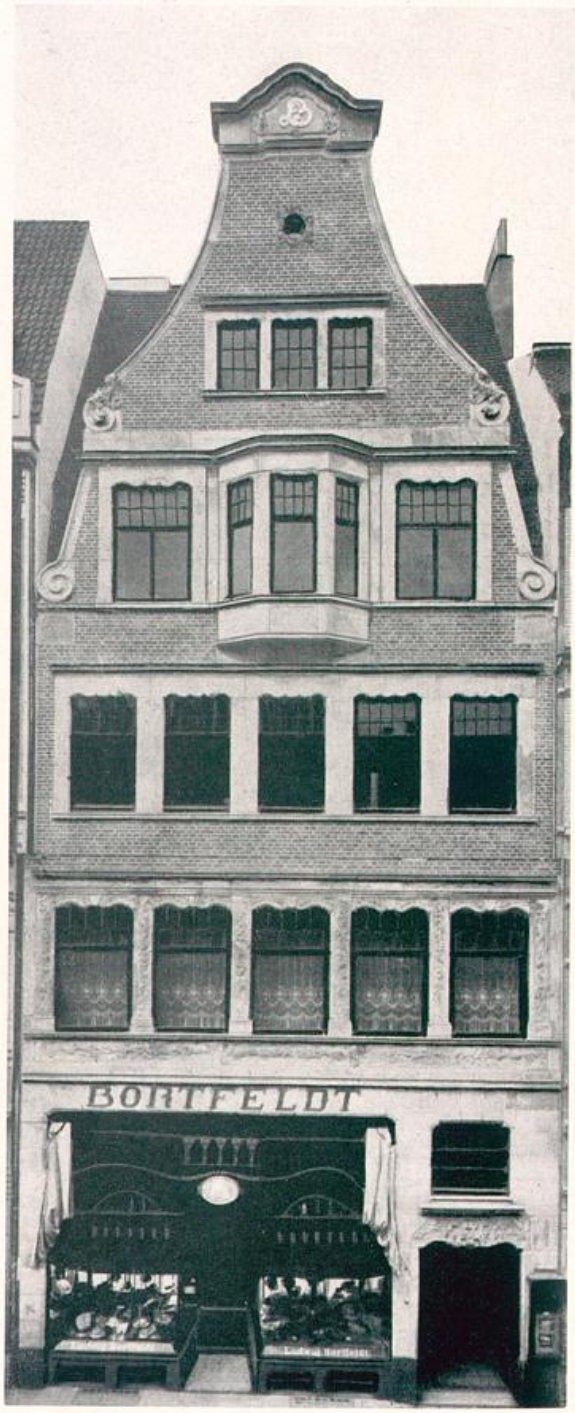


Abb. XI h 5 Wohn- und Geschäftshaus Bortfeldt
Sögestraße, Architekt Hans Lassen †, 1944 zerstört

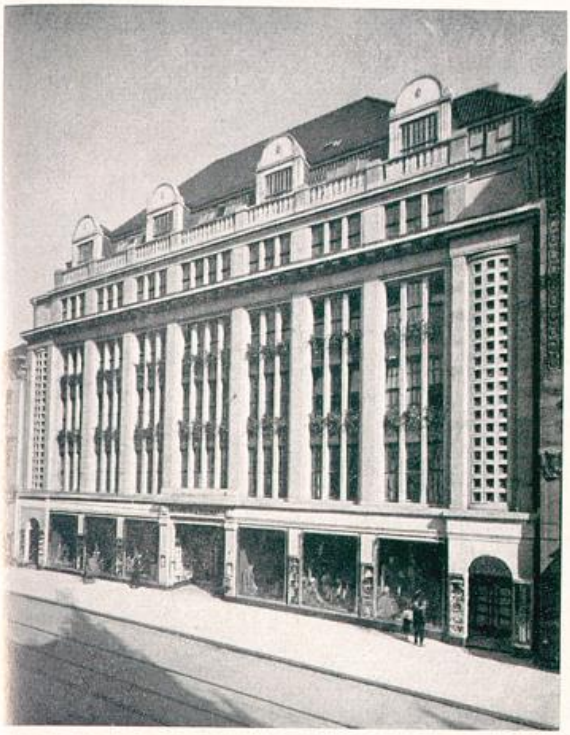


Abb. XI h 6 Warenhaus Heymann & Neumann
Obernstraße, 1910/11
Architekten BDA Behrens und Neumark, 1944 zerstört



Abb. XI h 7 Geschäftshaus Brinckmann & Lange, 1928
Architekten BDA Behrens und Neumark
und Rolandseck
Architekten BDA Carl Eeg und Ed. Runge †
1944 zerstört (s. Abb. XI h 24)



Abb. XI h 8 Geschäftshaus Stallmann & Harder, Am Wall
Architekten BDA Behrens und Neumark



Abb. XI h 9 Bürohaus der Deutschen Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Hansa" Martinistraße/Schlachte, 1913/15, Architekten BDA Behrens und Neumark

neuer Bauaufgaben mit neuen Baustoffen und Bauformen (Abb. XI h 6 bis 11). Es soll hier besonders das schöne Warenhaus der Firma Heymann & Neumann an der Obernstraße genannt werden, das durch die spätere übermäßige Aufstockung seine ursprüngliche Klarheit und maßstäbliche Zurückhaltung eingebüßt hat.

Interessant ist die Gegenüberstellung des Hauses der Deutschen Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Hansa" mit dem wiederhergestellten Giebel des Hauses Carl Schünemann (Abb. XI h 11 a).

Zwischen den beiden Kriegen ist dieses kluge Maßhalten leider nicht mehr durchweg geübt worden, wie der Neubau des Warenhauses Karstadt zeigt, der in einem neuen Geschäftsviertel, z. B. in der Bahnhofsvorstadt, wohl am Platze wäre, nicht aber im Herzen der Altstadt, kaum hundert Meter vom Marktplatz und dem feingliederigen Rathaus entfernt (Abb. XI h 12 u. 13). Schon vor dem ersten Kriege und verstärkt in der Nachkriegszeit griff die Entwicklung der Geschäftsstadt auch auf die an die Altstadt angrenzenden Vorstädte, besonders natürlich auf die Bahnhofsvorstadt über. Die großen „unmodern" gewordenen Wohnhäuser bremischer Kaufmannsfamilien, von denen viele in dem Buch „Bremen und seine Bauten 1900" abgebildet und beschrieben sind, wurden als Kontorhäuser aufgebaut, aber auch manche Neubauten errichtet (Abb. XI h 14 bis 17).



Abb. XI h 10 Geschäftshaus Harms, Am Wall, 1911
Architekten BDA Janssen † und Victor Meeussen †



Abb. XI h 11 Geschäftshaus Carl Schünemann
II. Schlachtpforte, 1925/27
Architekt Prof. Carl Rotermund (s. Abb. XI h 11 a)



Abb. XI h 12 R. Karstadt A. G., Obernstraße, 1930/31
Architekten BDA Behrens und Neumark

Die Kriegszerstörungen schufen eine völlig neue Situation. Die einmalige Gelegenheit, Veraltetes und Überlebtes von Grund auf zu erneuern, besonders den Zuschnitt der Grundstücke im Hinblick auf ausreichende Belichtung und Belüftung aller Arbeits- und Wohnräume und auch eine gute Verkehrsbedienung zu verbessern, mußte genutzt werden. Als man bereits gegen Ende 1945 daranging, zunächst planerisch Überlegungen für den Aufbau der Altstadt anzustellen, bewies sich erneut bremische Eigenart. Aus freiem Entschluß einiger verantwortungsbewußter Bürger bildeten sich an den Hauptstraßenzügen, zuerst an der Sögestraße, dann an der Obernstraße, Langenstraße, bald darauf in der ganzen Altstadt, der Bahnhofsvorstadt und auch in der Neustadt Anliegergemeinschaften, die sich zur „Wiederaufbaugemeinschaft Stadtmitte" zusammenschlossen, welche sich im Sommer 1948 zur „Aufbaugemein-



Abb. XI h 11 a Geschäftshaus Carl Schünemann nach der Wiederherstellung
Architekt Prof. Carl Rotermund



Abb. XI h 13 Geschäftshaus J. Bamberger
Faulenstraße, 1930/32
Architekt BDA Behrens-Nicolai
1944 zu 75 Prozent zerstört

schaft Bremen e. V." erweiterte. Ihre Gebietsarchitekten, unterstützt von Vertretern der Wirtschaft, und eine aus den Reihen der freien Architektenschaft und der Baubehörde gebildete „Arbeitsgemeinschaft für Stadtplanung" erarbeiteten gemeinsam einen Aufbauplan für die Innenstadt, der schon Ende 1948 vorgelegt werden konnte und im Sommer 1949 mit einer Veränderung in der Bahnhofs- und Ostertorsvorstadt von Senat und Bürgerschaft beschlossen worden ist. Der tatkräftige Gemeinschaftssinn, der sich in der ausschließlich aus Beiträgen der Bürger finanzierten, zu einem großen Teil ehrenamtlich geleisteten Tätigkeit der Aufbaugemeinschaft dokumentierte, ist für den Aufbau unserer Stadt, der erst nach der Währungsreform einsetzen konnte, von großem Nutzen gewesen und ein vielgenanntes Vorbild für andere Städte geworden.

Am Beginn dieser Arbeit stand das einmütige Bekenntnis der in der Altstadt ansässigen Wirtschaftskreise, die Altstadt erneut als Schwerpunkt des geschäftigen Lebens der Stadt aufzubauen. Dieser Entschluß legte dem Aufbau manche traditionsbedingte Bindungen auf, hatte aber auch bestimmte Eingriffe in die alte, im Laufe vieler Jahrhunderte nur wenig veränderte Struktur des Straßennetzes und des Grundbesitzes zur unaus-



Abb. XI h 14 Fruchthof, 1909/11
Architekten BDA Richard Janssen †
und Victor Meeussen †



Abb. XI h 15 Amerikahaus, 1909/10
Architekten BDA Behrens und Neumark



Abb. XI h 16 Verwaltungsgebäude der Gepäckabteilung des Norddeutschen Lloyd
Architekt BDA Jacobs †



Abb. XI h 17 Volkshaus, Nordstraße, 1926/27
Architekt BDA R. Janssen †



Abb. XI h 18 Kaufhaus Cords
Ecke Sögestraße/Schüsselkorb, 1949/50
Architekt BDA K. Haering



Abb. XI h 19 Schuhhaus Lattemann & Co., Sögestraße
1949/50, Architekt BDA R. Störmer



Abb. XI h 20
links: Geschäftshaus Carl Ronning, Sögestraße 1949/50, Architekt BDA H. Logemann
rechts: Geschäftshaus Henseler, Sögestraße, 1949/50 Architekt BDA F. Rusche

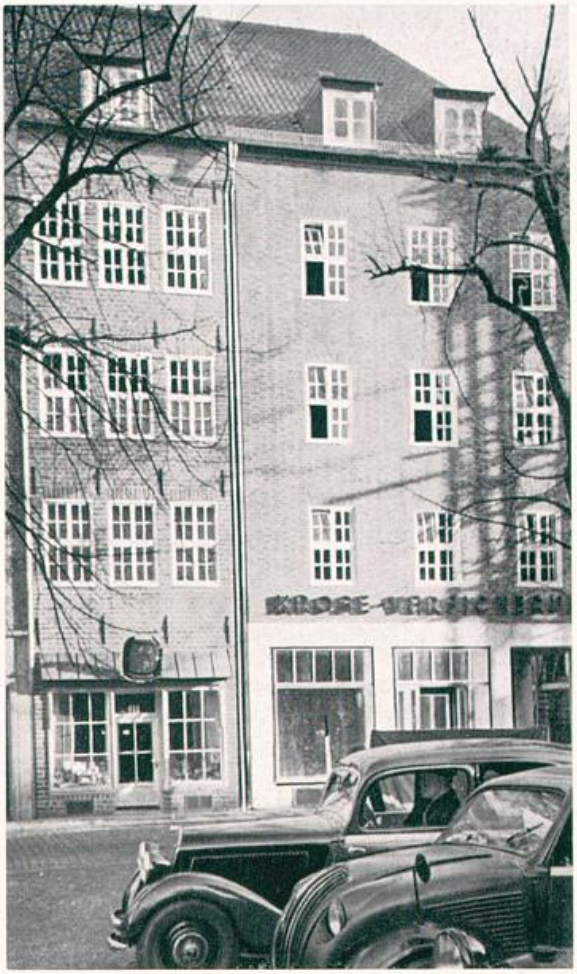


Abb. XI h 21 Geschäftshaus „Teetonne" Liebfrauenkirchhof, 1949, Architekt BDA B. Wessel



Abb. XI h 23 Geschäfts- und Wohnhaus Bremerhavener Str. 10/12, 1950/51 Arch. Dipl.-Ing. Wolfgang Dronke



Abb. XI h 22 Geschäftshaus „Teetonne" Liebfrauenkirchhof, Hauseingang, 1949 Architekt BDA B. Wessel



Abb. XI h 24 Haus Rolandseck, Liebfrauenkirchhof Ecke Obernstraße (Textilparadies), 1949 Architekten BDA Carl Eeg und Alb. Meyer Wiederaufbau (s. Abb. XI h 7)



Abb. XI h 25 Geschäftshaus Achelis, Großenstraße 25/27 1950/51, Architekt BDA Harry Marx

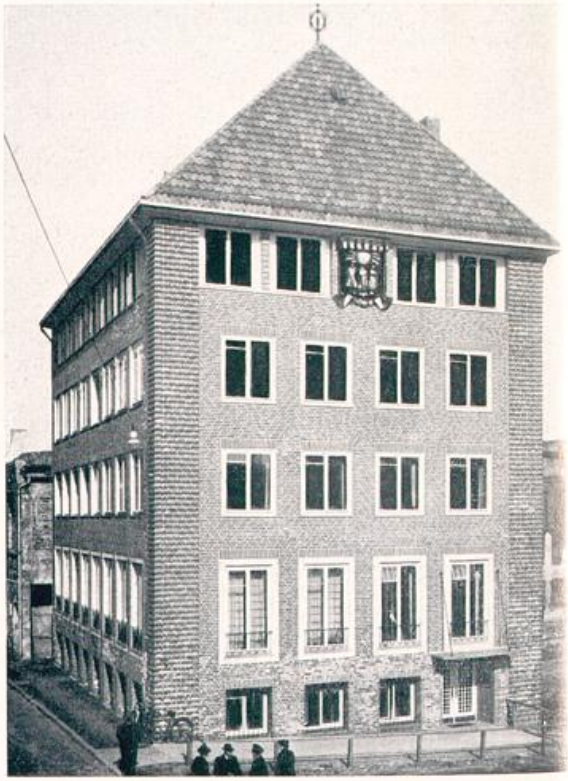


Abb. XI h 26 Neubau des Lehrgebäudes des Frauen-Erwerbs- u. Ausbildungsvereins, 1951, Arch. BDA B. Wessel

bleiblichen Folge. Für große Teile der Altstadt und auch der Bahnhofsvorstadt ist eine Neuordnung des Grundbesitzes durch eine Baulandumlegung erforderlich; für einige Bezirke ist sie bereits durchgeführt oder eingeleitet. Auch diese Arbeit könnte ohne die verständnisvolle Mitwirkung der Aufbaugemeinschaft nicht mit Erfolg geleistet werden.

Der eigentliche Aufbau begann im Zuge der wichtigsten Verkaufsstraße der Altstadt, der Sögestraße, weitete sich dann auf den Liebfrauenkirchhof, den Markt, die Schlachte, die Langenstraße und den Wall aus, und hat in letzter Zeit auch in größerem Umfang an der im Kriege besonders schwer mitgenommenen Obernstraße angesetzt. Der westliche Teil der Altstadt und das Viertel um die zerstörte Stephanikirche liegen noch weithin in Trümmern. Es ist aber anzunehmen, daß die wiederhergestellte Kaiserbrücke, die nunmehrige Bürgermeister-Smidt-Brücke, den Aufbau auch in diesem Altstadtbezirk kräftig beleben wird. In der stark zerstörten westlichen Vorstadt beginnt der Bau von Geschäftshäusern nur zögernd (Abb. XI h 18 bis 29).

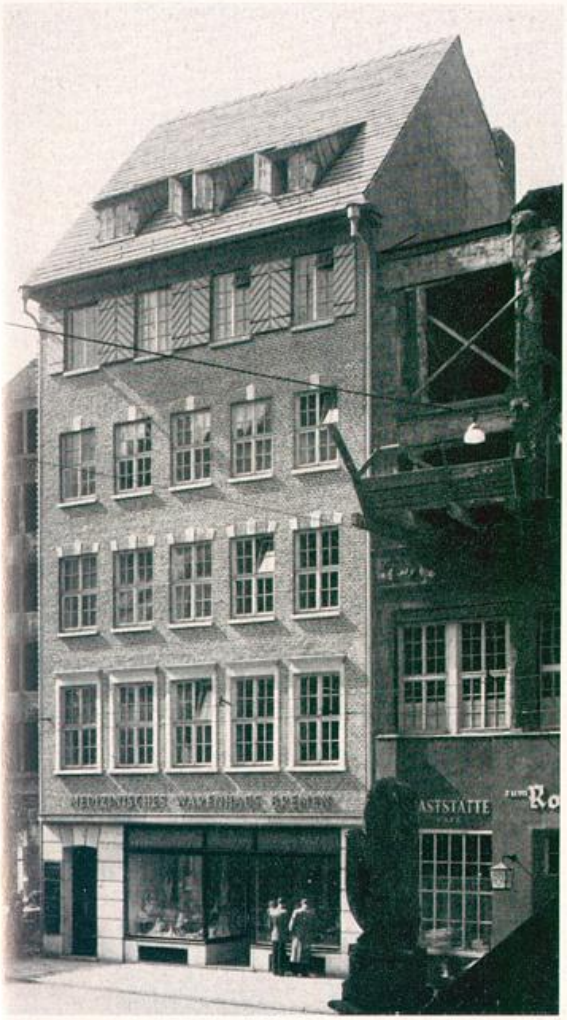


Abb. XI h 27 Medizinisches Warenhaus, Am Markt 1950, Architekt BDA F. Brandt



Abb. XI h 28 Geschäftshaus Erich Sievert, Langenstraße 1948/49, Architekt BDA F. Rusche



Abb. XI h 30 Erweiterungsbau der Sparkasse Am Brill 1951, Arch. BDA Anker

Während besonders in der Sögestraße und Langenstraße, am Liebfrauenkirchhof und Markt die Bindung an das schmale selbständige Grundstück bei der Mehrzahl der Neubauten geblieben und die überlieferte Bauweise in Backstein- und Werksteinverwendung und steilem Dach erneut aufgenommen ist, entstanden an der Nordseite der Obernstraße, an der sich schon zu Beginn des Jahrhunderts ein größerer Maßstab entwickelt hatte, und Am Brill Geschäftshausneubauten auf breiteren Grundstücken mit flacher Abdeckung (Abb. XI h 30 und 31).

An der Schlachte wurden einige Kontorhäuser auf dem alten Grundstückszuschnitt neu errichtet, die

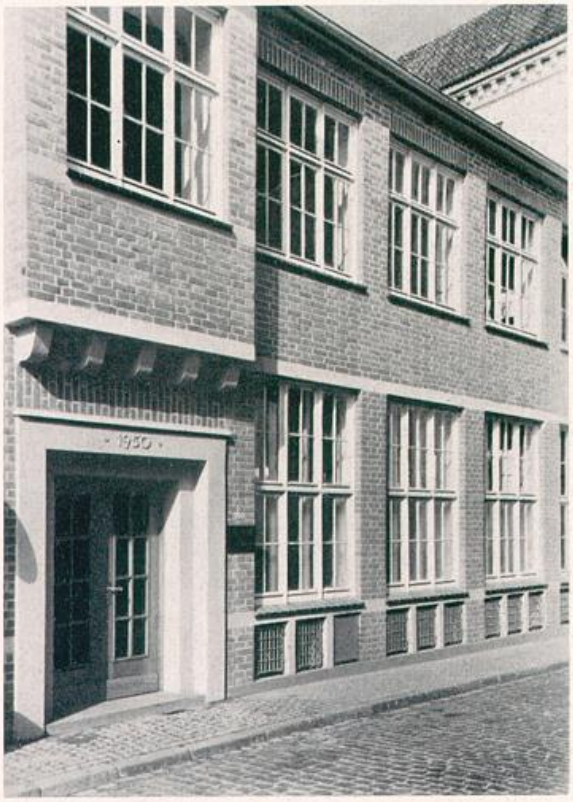


Abb. XI h 29 Geschäftshaus Erich Meyer, Langenstraße
1950, Architekt BDA F. Rusche



Abb. XI h 31 Im Vordergrund Kontorhaus Hagendorff
& Grote, Obernstraße, 1950/51
Arch. BDA W. Wortmann und E. Schott
dahinter Geschäftshaus Merkur, Handelshof
Obernstraße, 1950/51, Arch. BDA Fr. Schröder



Abb. XI h 32 Geschäftshaus Gollücke & Rothfos
An der Schlachte, 1950, Arch. BDA A. Bothe
Gesamtansicht siehe Abb. XI h 33



Abb. XI h 33 Bürohaus
der Deutschen Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Hansa"
Martinistraße/Schlachte, 1950, Arch. BDA H. W. Behrens
Kontorhaus Gollücke & Rothfos, 1950, Arch. BDA A. Bothe

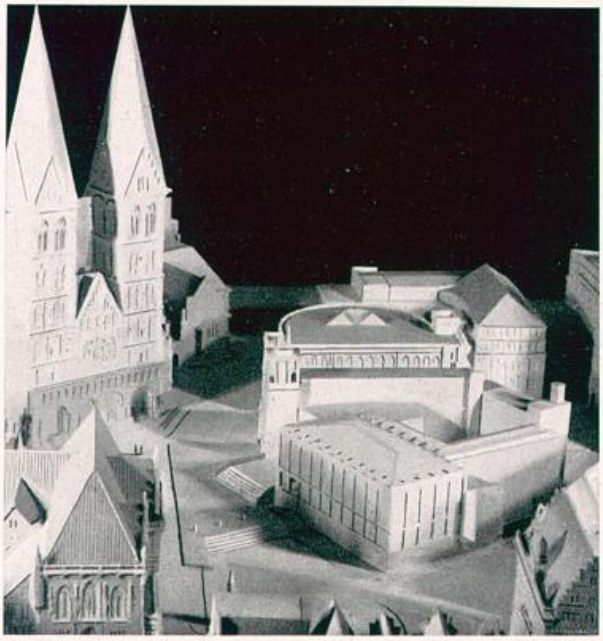


Abb. XI h 34 Modell des Wettbewerbs zur Neugestaltung der Börse
Entwurf, III. Preis, Prof. Gerd Offenberg, Mainz

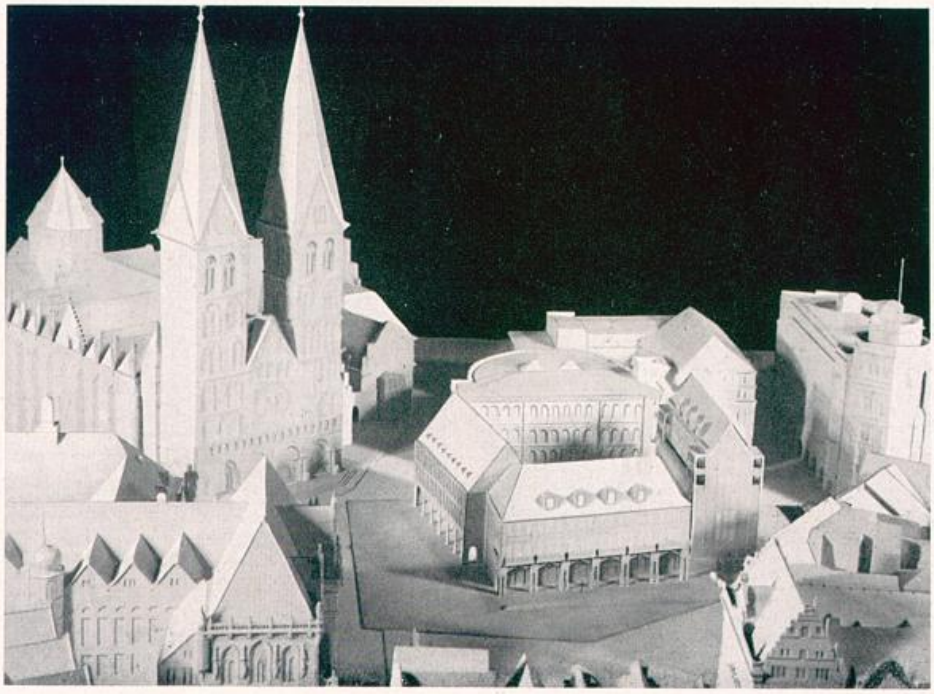


Abb. XI h 35 Modell des Wettbewerbs zur Neugestaltung der Börse
Entwurf, II. Preis, Prof. Kurt Dübbers, Berlin

für die neue Gestaltung der Weserfront von großer Bedeutung geworden sind (Abb. XI h 32 und 33). Der Aufbau des Teerhofes und der Weserseite unterhalb der Bürgermeister-Smidt-Brücke liegt als eine der wichtigsten Bauaufgaben der Altstadt noch vor uns.

Für den Aufbau an der Börsenseite des Marktplatzes brachte ein unter allen deutschen Architekten ausgeschriebener Ideenwettbewerb im März 1952 wertvolle Anregungen, die berechtigte Hoffnung geben, daß in einem zweiten engeren Wettbewerb eine Lösung für die Gestaltung dieser Front gefunden wird, die dem Marktplatz seine volle Schönheit und Würde wiedergibt, die er durch den Bau der Börse und dann durch den über den Platz gehenden Straßenbahnverkehr verloren hat (Abb. XI h 34 und 35).



Abb. XI h 36 Geschäftshaus Carl Gross, Am Wall, 1950
Arch. BDA Fr. Brandt



Abb. XI h 38 Verwaltungsgebäude Securitas
Am Wall, 1950/51, Arch. BDA Fr. Schumacher



Abb. XI h 37 Allianz-Haus, Am Wall, Ecke Sögestraße
1951, Arch. BDA H. Logemann

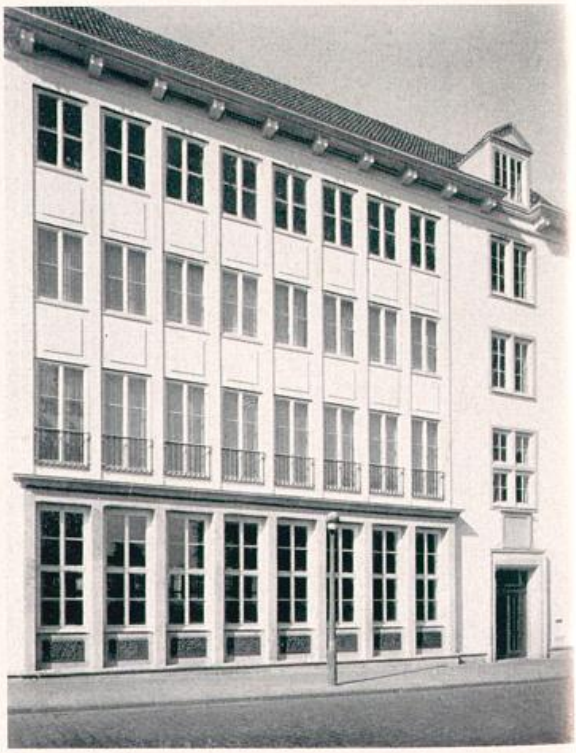


Abb. XI h 39 Handelskrankenkasse, Am Wall
1951, Arch. BDA Dipl.-Ing. Müller-Menckens

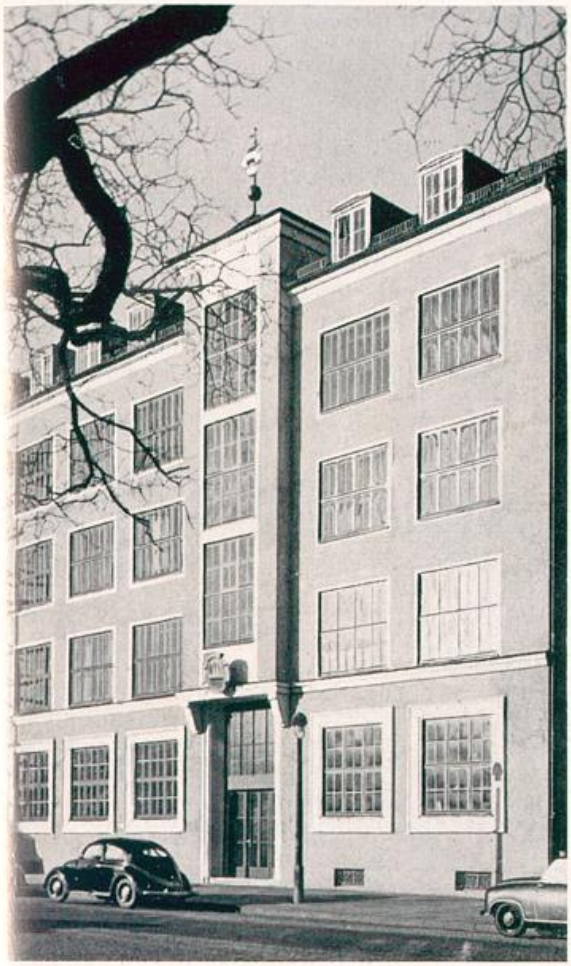


Abb. XI h 40 Kontorhaus, Altenwall, 1951
Arch. BDA E. Schott

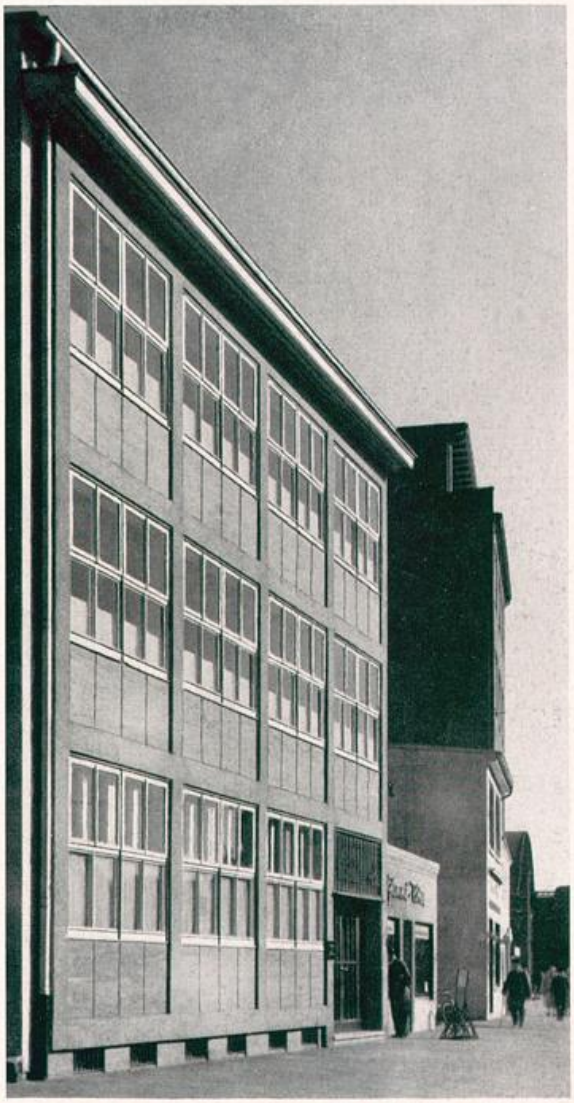


Abb. XI h 42 Geschäftshaus H. Ehlers & Co.
Herdentorsteinweg
1950, Arch. BDA R. Richter und W. Kläner



Abb. XI h 41 Anker-Haus, Altenwall 9
1951, Arch. BDA Heinz Pein

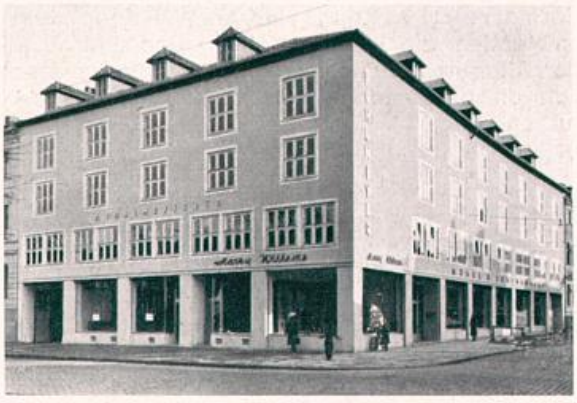


Abb. XI h 43 Geschäftshaus A. Pohlmeyer & Co.
An der Weide, 1951, Arch. BDA Becker-Sassenhof



Abb. XI h 44 Geschäftshaus Hermann E. Duden 1949, Arch. Th. S. Morschel

Eine Aufgabe besonderer Art stellt der Aufbau der auf langen Abschnitten zerstörten Wallbebauung. An die Stelle der zu Anfang des vergangenen Jahrhunderts entstandenen vornehmen klassizistischen Wohnhäuser traten schon seit der Jahrhundertwende moderne Geschäftshäuser. Nach dem letzten Kriege sind Am Wall Neubauten entstanden, die in ihrer Haltung den Charakter der Altbauten aufnehmen und in einer unserer Zeit entsprechenden Form weiterzuführen versuchen (Abb. XI h 36 bis 41).



Abb. XI h 45 Geschäftshaus Fr. Oggel, Bahnhofstraße 1951, Arch. BDA G. Ostertag

Der Aufbau der Bahnhofsvorstadt kommt nur langsam voran, da in ihr die städtebaulichen Eingriffe besonders umfangreich sind. Einige Neubauten zeigen aber, daß hier ein Geschäftsviertel entstehen kann, das in seinem formalen und maßstäblichen Gegensatz zur Altstadt seine besondere Eigenart erhält (Abb. XI h 42 bis 45).
Die am Aufbau beteiligten Architekten, so verschieden ihre künstlerischen Auffassungen auch sein mögen, sind sich darin einig, daß die bremische Note gewahrt werden muß, und daß dazu künstlerischer Takt gehört. Viele halten an den alten, auch heute nicht veralteten Baustoffen fest, an Ziegelstein und Oberkirchener Sandstein; die Anhänger des Bauens in Glas, in Beton oder Stahl freuen sich, daß manche der schönsten Fassaden der Renaissance in Bremen ein zartes Steinfiligran mit Glasfüllungen zeigen, das überraschend „modern" wirkt. So hat sich ein edler Wettstreit entsponnen, mit einem neuen Geist und modernen Mitteln Häuser zu bauen, die neben den alten bestehen können. Dieser Wettstreit wird nicht durch Programme und Richtungen, sondern allein durch Künstlerschaft und Können entschieden werden.

Störmer

i) Gaststätten, Gesellschaftshäuser, Hotels

Bremen ist eine Stadt mit der liebenswerten Eigentümlichkeit, daß in ihr die gastliche Geselligkeit und die Erholung nach Feierabend bevorzugt im eigenen Heim oder Garten gepflegt werden. Im Vergleich zu süd- oder westdeutschen Verhältnissen hat sie eine auffallend geringe Zahl von Gaststätten. Dies gilt vor allem für die reinen Wohnbezirke; die Hafengegend muß natürlich ausgenommen werden, aber weder bestimmt diese das Stadtbild, noch ist es wahrscheinlich, daß dieses Viertel auch nur annähernd eine Entwicklung nehmen wird, wie sie etwa Hamburg in St. Pauli aufweisen kann.

Denkmalpflege, bei denen es gelang, die alten Bauten mit liebevoll zusammengetragenen Zeugnissen alter bremischer Wohnkultur in neuer Weise mit der Gegenwart in lebendige Beziehung zu bringen.

Unsere Zeit, die in noch stärkerem Maße das allein schon durch die Kriegsverluste immer seltener gewordene alte Baugut mit gegenwärtiger Bedeutung zu erfüllen versucht, fand hier eine lohnende Aufgabe, das in langer Geschichte gewachsene Wesen Bremens, statt es nur museal zu bewahren, mit neuer Zweckgebung zu sammeln und mit neuem Ausdruck zu vermählen, und



Abb. XI i 1 Bürgerstuben, früher Ratscafé
Arch. BDA R. Jacobs †

Es liegt in der Natur der Dinge, daß Gaststätten, die zeitgemäß bleiben sollen, in kürzeren Zeitabschnitten, als sie die Berichtsspanne dieses Buches umfaßt, wieder neu ausgestattet oder gar umgebaut zu werden pflegen. So wurde auch schon in dem Buch „Bremen und seine Bauten 1900" (S. 322, ff.) darauf verzichtet, die üblichen Gaststätten zu beschreiben, es wurden vielmehr diejenigen herausgegriffen, bei denen in zeitloser Weise die bremische Eigenart besonders ausgeprägt war. So waren das Essighaus[1]) und die Jacobihalle[2]), die beide im letzten Krieg zerstört wurden, erfreuliche Beispiele lebensnaher

somit der Allgemeinheit wieder zu erschließen.

Die Bürgerstuben (ursprünglich das Ratscafé) an der Nordwestecke des Marktes bilden den städtebaulich hochbedeutsamen Angelpunkt in der Platzfolge vom Markt vor dem Rathaus und dem sich seitlich davon öffnenden Liebfrauenkirchhof sowie dem Beginn der südlichen Giebelreihe der Obernstraße. Das älteste, uns bekannte Gebäude an dieser Ecke war ein backsteingotischer Treppengiebel, dann folgte ein hoher, reichgegliederter Renaissancegiebel und schließlich ein

[1]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 172.
[2]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 319 und 320.



Abb. XI i 2 Bürgerstuben, Wiederaufbau des Eckhauses Am Markt 1, 1950/51
Architekt BDA Herbert Anker

nüchterner Putzbau der Biedermeierzeit mit Attika und Walmdach.

Die Neubebauung des Eckgrundstückes Markt/Obernstraße wurde daher zu Beginn dieses Jahrhunderts aktuell, als es in den Besitz des Bremer Staates gelangte und, wie aus den Zeitungen jener Jahre hervorgeht, Gegenstand des lebhaftesten öffentlichen Interesses wurde. In dem daraufhin ausgeschriebenen Wettbewerb ging Rudolf J a c o b s † als Preisträger hervor und wurde mit der Ausführung des Neubaues betraut.

In sicherem Gefühl für die an dieser städtebaulich so hochwichtigen Stelle erforderliche maßstäbliche Einordnung unterteilte Jacobs den Neubau in d r e i Giebelhäuser, die er ganz im Sinne der organisch gegliederten, ursprünglich vorhandenen Bebauung differenziert behandelte, mit unterschiedlicher Fensterteilung, verschiedenen, zum Teil alten Giebeln und wiederverwendeten Architekturteilen, ja, sogar mit gegeneinander versetzten Geschoßhöhen (Abb. XI i 1). Viele dieser Bauteile, auch für die Inneneinrichtung und den Wandschmuck, wurden, einem Aufruf der Baudeputation vom 2. März 1908 zufolge, von öffentlicher wie privater Seite gestiftet und von der Meisterhand Rudolf Jacobs' dem Ganzen so geschickt eingeordnet, daß alles wieder zu neuer und dabei doch einheitlicher Wirkung erblühte.

Das Eckhaus Am Markt 1 ist im letzten Kriege fast gänzlich zerstört worden. Man beschloß, die das städtebauliche Bild besonders schmerzlich störende Baulücke genau nach den Plänen Jacobs' wieder zu schließen, in der Erkenntnis, daß seine glückliche Lösung mit neueren Mitteln nicht zu übertreffen wäre (Abb. XI i 2). Allerdings sind von der Inneneinrichtung viel wertvolle Stücke verloren. Es wäre daher am Platze, die Aktion von 1908 zu wiederholen und diesem Bau mit seiner so bevorzugten Lage, der doch der Öffentlichkeit mit seinen Gasträumen auf das innigste erschlossen ist, in Art eines lebendigen Heimatmuseums möglichst viele alte Bauteile und Einrichtungsgegenstände, die andernorts nicht zur Geltung oder Verwendung kommen können, zu stiften.

In den noch erhaltenen Räumen ist diese lebendige Einordnung dem Architekten Jacobs auf das beste gelungen, wobei die verschiedenen Stilepochen der einzelnen Räume eine im ganzen durchaus harmonische Folge ergeben. So ist im Untergeschoß eine alte Marktdiele eingebaut (Abb. XI i 3), kleine, sonnige Erkerzimmer (die „Mausefalle" und das „Himmelreich") sind besonders intensiv dem Leben und Treiben vor dem Hause zugekehrt, und größere und kleinere Klubzimmer zeugen noch von alter bremischer Wohnkultur. Besonders gut gelungen ist der Einbau der aus einem alten Bremer Kaufmannshause stammenden, von privater Seite gestifteten Stoeve-



Abb. XI i 3 Marktdiele, Blick vom Eingang in das Innere

sandtschen Diele mit ihrer edelgeschwungenen Barocktreppe, die in einer Balustrade endigt (Abb. XI i 4).

Das Haus „Zum Roland", wie es heute allgemein heißt, überbaut Am Markt 15/16 zwei Grundstücke ehemaliger Giebelhäuser. In dem Buch „Bremen und seine Bauten 1900" ist (Fig. 177) noch der alte, in großartigen Verhältnissen gestaltete Backsteingiebel des Hauses Nr. 16 mit seinen eigenwilligen, aber kraftvollen Werksteingliederungen im Knorpelstil vor der Restaurierung abgebildet, die Fr. Dunkel † und Herm. Meyer † 1892/1893 nicht eben glücklich mit dem Umbau des Nachbarhauses Nr. 15 verbanden, das vordem ein barock-klassizistischer Putzbau war. (Vgl. ebda. Fig. 359.) Das bis dahin als Bank dienende Gebäude wurde im Jahre 1912 von der Patzenhofer-Brauerei übernommen und einem durchgreifenden Umbau unterzogen, wobei im Erdgeschoß eine sehr reichausgestattete Gaststätte eingerichtet wurde; dazu wurde der Ausbau eines vierten Vollgeschosses verlangt. Nur sehr ungern unterzog sich Jacobs, der Architekt auch dieses Umbaues, dieser Forderung: Die beiden Giebel mußten abgetragen und nach der Aufstockung wieder aufgesetzt werden, wodurch ihre ursprünglich so edlen Verhältnisse ganz entstellt wurden.

Nachdem der Krieg im Jahre 1944 auch hier zerstörend eingegriffen hatte, entschied man sich — nicht nur aus Sparsamkeit, sondern besonders auch mit Rücksicht auf die gesamte Südwand des Marktplatzes, wo der Schütting die Dominante bleiben sollte —, die in ihrer letzten Überhöhung monströs wirkenden Giebel nicht wiederaufzurichten, sondern dem Haus ein großflächiges, ruhiges Walmdach zu geben, das sich dem Schütting eindeutig unterordnet, sich ihm aber in seiner gleichfalls in Sollinger Platten ausgeführten Dachdeckung wohltuend anpaßt (Abb. XI i 5). Die Obergeschosse des Hauses enthalten Büros, im Erdgeschoß ist wieder eine große Gaststätte mit etwa 250 Plätzen eingerichtet, nun allerdings nicht mehr in der üppigen Ausstattung von 1912, sondern in der schlichten, gediegenen und dabei behaglichen Klarheit, die unserer Zeit in jeder Weise mehr entspricht.

Die beiden beschriebenen Wiederaufbauten, sowohl des Hauses Am Markt 1 wie des Hauses „Zum Roland", erfolgten unter der Leitung von Rudolf Jacobs' ehemaligem Mitarbeiter Herbert Anker.



Abb. XI i 4 Stoevesandtsche Diele

Die Böttcherstraße, jene höchst eigenwillige und durchaus einmalige Art einer Altstadtsanierung, verdankt ihr Entstehen dem großzügigen Mäzenatentum von Generalkonsul Dr. h. c. Ludwig Roselius †. Ihr bis ins letzte Detail mit großer Liebe und oft vielleicht allzu reicher Phantasie durchgeführter Ausbau erfolgte in den Jahren 1923 bis 1933. Gleichsam als Schlußstein dieses Werkes wurde am Nordeingang zur Böttcherstraße, schon vom Marktplatz her sichtbar, das vergoldete Bronzerelief des Erzengels Mi-

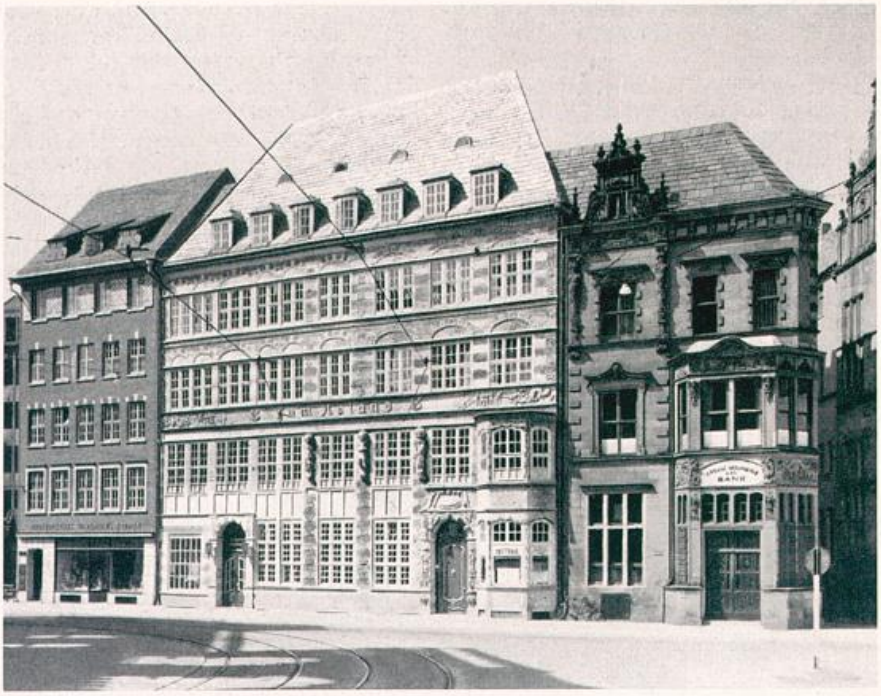


Abb. XI i 5 Haus „Zum Roland", Wiederaufbau
Arch. BDA Herbert Anker



Abb. XI i 5 a Eingang Böttcherstraße

chael angebracht (Abb. XI i 5 a). Was hier de Bildhauer Bernhard Hoetger † in kühne Komposition dem apokalyptischen Thema ent sprechend schuf, hat glücklicherweise nicht nu das Feuer des Bombenkrieges überstanden, son dern, so dünkt uns, wird auch als Kunstwerk übe das Vergängliche der Zeit hinweg Bestand haben Weit fraglicher erschien den Zeitgenossen schor von Anbeginn die Art, wie er sich die Baukunst zu unterwerfen versuchte.

Von den Gebäuden der östlichen Straßenseite die Hoetger mit verspieltem Detail modellierte — nicht baute —, widerstand dem Feuersturm des 6. Oktober 1944 am besten das „Haus Atlan tis" infolge seiner Stahlbetonkonstruktion im In nern. So konnte hier im Erdgeschoß der ursprüng lich als Lesesaal des „Club zu Bremen" entworfene Raum als Café und Restaurant „Hag-Stube", jetzt „Martini" genannt, eingerichtet werden. Lange Zeit nach dem Zusammenbruch 1945 blieb dies fast die einzige erhaltene oder nicht be schlagnahmte Gaststätte der Altstadt. Dankbar er innert man sich daran, daß im Gegensatz zu allen Trümmern ringsum der wohlerhaltene Innenraum im Zusammenklang mit den geretteten Bildern der Roselius-Sammlung geradezu als eine Oase har monischer Gastlichkeit wirkte.

Es ist das eigentliche Geheimnis des Reizes und der städtebaulichen Qualität der Böttcherstraße, daß sie sogar in ihrem noch stark zerstörten Zu stand durchaus selber als Raum oder vielmehr

als Raumfolge mit großartiger Geschlossenheit wirkt. Dies wird noch hervorgehoben durch die einheitliche Verwendung des schönen handgestrichenen Backsteinmaterials mit seiner warmen, lebendigen Aura. Und all dies läßt sich auch dadurch besonders tief erleben, weil in dieser Straße — wie sonst in Großstädten nur noch in Venedig — der Beschauer ungestraft wandeln kann, ohne von Fahrzeugen beunruhigt oder gar gefährdet zu werden.

Die westliche Straßenseite, unter deren Arkaden man vor dem Regen oder der Mittagssonne geschützt ist, wurde in den Jahren 1923 bis 1927 von den Architekten Runge † und Scotland † geschaffen (Abb. XI i 6). Hier blieben wenigstens die Läden der Werkschau erhalten, aber es brannte zusammen mit dem auf der gegenüberliegenden Straßenseite liegenden Kleinod der Straße, dem 1588 erbauten „Roselius-Haus", das „Flett" mit dem anschließenden Weinrestaurant „St. Petrus" (Abb. XI i 7 und 8), dem Goldenen Saal und den Gesellschaftsräumen des „Club zu Bremen" im Obergeschoß aus.

Doch auch das „Flett" (Abb. XI i 9) erstand wieder neu. Wie der Name, der eine Bauernhausdiele bezeichnet, ist auch der alte Charakter des Innenraums im wesentlichen beibehalten worden, wie er ursprünglich von dem Maler Müller-Scheeßel † ausgestaltet worden war. Dieser Raum konnte vom Architekten BDA Herbert Anker

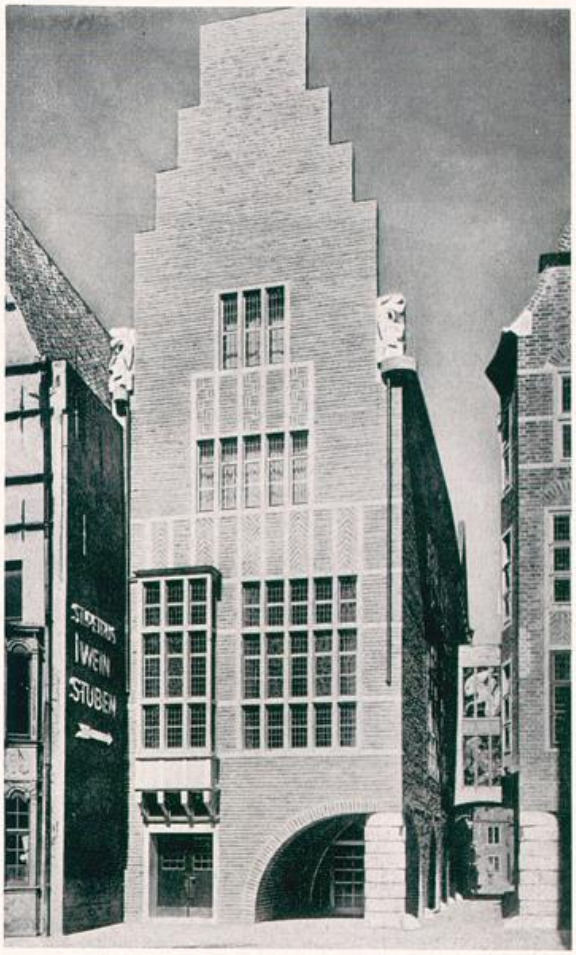


Abb. XI i 7 St.-Petrus-Weinstuben
Arch. BDA Runge † und Scotland †

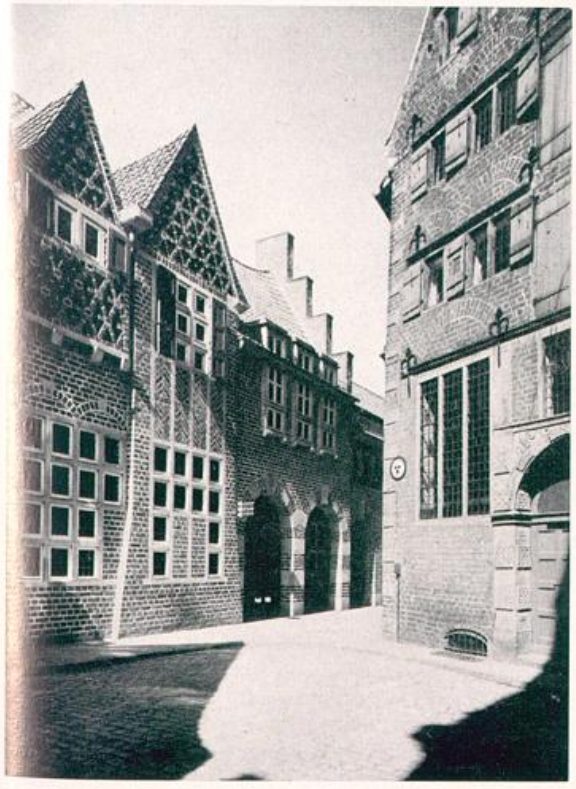


Abb. XI i 6 „Flett" und Böttcherstraße
Arch. BDA Runge † und Scotland †



Abb. XI i 8 St.-Petrus-Weinstuben, Innenraum
Arch. BDA Runge † und Scotland †



Abb. XI i 9 „Flett", Restaurant
Arch. BDA Herbert Anker

wieder mit der geretteten Sammlung bäuerlicher Kleinkunst, die einst durch einen niedersächsischen Bauern, Hoyns in Burgsittensen, zusammengebracht worden war, behaglich geschmückt werden.

Die baukünstlerische Leistung von Prof. Scotland † kommt uns jetzt, nachdem der ganze zerstörte Baublock zwischen Stintbrücke und Kirchenstraße völlig abgeräumt ist, und nunmehr auch die „nur" dem Hinterhof zugekehrten Gebäudeteile die hohe architektonische Qualität des ganzen Komplexes von neuer Seite sichtbar werden lassen, erst recht eigentlich zum Bewußtsein. Roselius selber pflegte in diesem Zusammenhang gern die doppelbödige Weisheit eines Chikagoer Fleischpackers zu zitieren: „Menschen und Schweine werden erst nach ihrem Tode gewogen!" So können wir heute wohl schon von Scotland sagen, daß er den Jugendstil, von dem er ja auch herkam, mit seiner auflockernden und belebenden Wirkung so lebendig weiterentwickelte, daß es ihm gelang, für das „bremische Bauen", das vordem in der Backsteingotik und der „Weser-Renaissance", als von Flandern bis zum Baltenland reichend, wahrhaft europäischen Rang hatte, einen Weg zu finden, ohne unzeitgemäß gewordene Stilformen zu kopieren.

Man hat schon 1927 vielfach die Meinung vertreten, daß es besser gewesen wäre, wenn auch die Ostseite der Böttcherstraße von den Architekten Runge und Scotland gebaut worden wäre. Roselius selber hat dazu folgendermaßen Stellung genommen[3]):

> „Ich bin nicht dieser Ansicht. Ich meine vielmehr, daß Runge und Scotland ohnehin schon zu stark vertreten sind. Ein solcher Ausspruch steht nicht im Widerspruch mit meiner Ansicht über die Güte der von Runge und Scotland geleisteten Arbeiten. Seine Begründung liegt auf einem ganz anderen Gebiete. Die Böttcherstraße wäre langweilig geworden, wenn ein und derselbe Architekt sie gebaut hätte. Hätte ich die Böttcherstraße nochmals zu bauen, so würde ich jedem Architekten nur den Bau von einem oder höchstens zwei Häusern überlassen ..."

Bremen kann sich glücklich schätzen, daß für den 1943 verstorbenen Ludwig Roselius nunmehr seine Tochter, Fräulein Hildegard Roselius, mit der auch ihr eigenen Energie und idealistischen Tüchtigkeit sich gelobt hat, die Böttcherstraße als die Lieblingsschöpfung ihres Vaters mit der tatkräftigen Hilfe einer Gruppe seiner Freunde Zug um Zug wiederaufzubauen. Wir dürfen bereits jetzt sagen, daß der schwierigste Teil dieser Aufgabe, der hoffnungslos erscheinende Anfang, vorzüglich gelungen ist, und die wohlbegründete Aussicht besteht, daß diese einzigartige Straße im Herzen des ältesten Bremen schöner wiedererstehen wird, als sie war!

Das Haus „Spitzen Gebel" steht am Eingang zu der schluchtartig engen, von modernen hohen Häusern eingefaßten Straße „Hinter dem Schütting" als eine köstliche Erinnerung an den mittelalterlichen Maßstab der Urzelle des ältesten Bremen am ehemaligen Balgehafen. Der vergleichsweise zur heutigen Baugewohnheit übersteile Giebel mit seinen einfachen spätgotischen Backsteinblenden[4]) behauptet sich vorzüglich vor der hohen Brandwand der westlich anschließenden Rückseite des bereits erwähnten Hauses „Zum Roland" (Abb. XI i 10). Das zuletzt durch einen plumpen, zementgeputzten Erker an seiner Giebelseite arg entstellte Haus brannte im Kriege zusammen mit der ganzen Nachbarschaft vollständig aus. Da die Außenmauern mit dem schönen Renaissanceportal noch erhalten waren, erschien es durchaus gerechtfertigt, dieses Baudenkmal wiederherzustellen. Der Wiederaufbau erfolgte im Jahre 1948 in Zusammenarbeit der Architekten BDA Herbert Anker und Bernhard Wessel. Zu der notwendig gewordenen Erneuerung des Giebels stellte das Amt für Baudenkmalpflege aus den Trümmern geborgene Handstrichsteine in Klosterformat sowie Werkstücke aus Sandstein für einige Bauteile zur Verfügung. Im Erdgeschoß ist jetzt eine kleine Gaststätte mit 42 Plätzen eingerichtet, deren wohlgestaltetes großes Erkerfenster von der Wachtstraße her die Mittagssonne erhält und so dem Innenraum eine sonnige Atmosphäre verleiht, die besonders überrascht, wenn man, aus den engen, dunklen Straßen kommend, den lichten Raum betritt. Hier ist die hellgehaltene Möblierung den winzigen Maßen entsprechend in „Maßarbeit" eingeordnet, und der lichte Raumeindruck wird noch gesteigert durch die Kachelverkleidung der Theke nach Art Delfter Fliesen mit von August Welp gemalten Darstellungen Alt-Bremer Originale wie „Hasen-Ahlers", „Fisch-Lucie" usw. Die fröhlichen Zecher,

---

3) Festschrift zum 50jährigen Bestehen des Architekten- und Ingenieurvereins in Bremen, in „Deutsches Bauwesen", Band III, Heft 12, Dezember 1927, S. 314, nach Angaben von W. Bock, Präsident des Aufsichtsrats der „Hag-A. G.".
4) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 157.



Abb. XI i 10 Haus „Spitzen Gebel", Wiederaufbau
Arch. BDA Herbert Anker und Bernhard Wessel

die man in diesem Raume nach irgendeinem Geschäftsabschluß schon am frühen Morgen dort antreffen kann, wissen diesen sonnigen Winkel bei kühlem Trunk offenbar sehr wohl zu schätzen (Abb. XI i 11).

Der „Kleine Ratskeller" auf der gegen-



Abb. XI i 11 Haus „Spitzen Gebel", Gaststube



Abb. XI i 12 Der „Kleine Ratskeller", Wiederaufbau
Arch. BDA Bernhard Wessel

überliegenden Seite der Schlucht „Hinter dem Schütting" nimmt die Gesimshöhe des Hauses „Spitzen Gebel" genau auf und leitet dann zu dem Paula-Becker-Modersohn-Haus über. Auch diese Gaststätte mit ihrer sehr alten Tradition wurde völlig zerstört. Es gelang dem Architekten Bernhard W e s s e l, bei dem Neuaufbau im Jahre 1950 sowohl im Innern wie im Äußeren diese Tradition in neuer Weise fortzuführen (Abb. XI i 12). Die Absicht, die Straßenfront mit feingegliederten Sandsteinpfeilern so weit wie möglich aufzulösen, mußte wegen zu hoher Baukosten aufgegeben werden. So entstand der eichene Fachwerkbau, der auf handwerklich-konstruktiv einwandfreie Weise durchgehende Fensterbänder erlaubte, in deren Brüstungen bemalte Holzreliefs angebracht wurden. Der durch seine gemütlichen Kojen geschickt gegliederte kleine Innenraum mit 41 Plätzen straft hier die Behauptung Lügen, daß sich die Bremer nur in weiträumigen, möglichst leeren Lokalen wohlfühlten. Der Name allerdings ist recht irreführend und wohl mehr aus Spottlust entstanden; denn weder gehörte diese Wirtschaft dem Rat, noch handelt es sich um einen Keller!

Der R a t s k e l l e r zu Bremen hat trotz der anspruchslosen Einfachheit seiner Bauformen mindestens so viel zum Ruhme der Stadt Bremen beigetragen wie das reichgeschmückte Rathaus, das über seinen Gewölben errichtet ist[5]).

Die wachsende Volkstümlichkeit des Kellers machte gegenüber dem in dem Buch „Bremen und seine Bauten 1900" (S. 153 bis 157) beschriebenen Zustand weitere Vergrößerungen erforderlich, die dadurch erreicht wurden, daß die alten Lagerkeller durch geringfügige Umbauten für Gastzwecke hergerichtet werden konnten. Der unter dem Alten Rathaus befindliche, 1405 erbaute Keller erinnert mit seinen riesigen Fässern aus dem 17. Jahrhundert, die mit ihren schön geschnitzten und bemalten Stirnwänden je ein ganzes Joch der äußerst schlicht gemauerten Gewölbe und Pfeiler ausfüllen, auch noch daran, daß er einst nur als Lagerkeller diente. Nur die an der Südseite gelegenen, zunächst „Logamenter" genannten „Priölken" dienten schon etwa seit 1600, jede



Abb. XI i 13 Hauff-Keller, Wandmalerei Max Slevogt „Die Bremer Stadtmusikanten"



Abb. XI i 14 Hauff-Keller, Wandmalerei Max Slevogt „Der Teufel und die Zecher" aus „Die Bremer Stadtmusikanten" von Wilh. Hauff

[5]) Vgl. die vorzügliche archivalische Studie: H. Entholt, „Der Ratskeller zu Bremen", 2. Auflage, Bremen 1950.

mit einem Ofen heizbar und mit einem Fensterlein nach der Rathausarkade hin versehen, dem Weinausschank, und geben auch heute noch kleinen Gesellschaften das erwünschte Privatissimum.

Der östliche Teil dieses Kellers, wegen seiner lüstergrottenartig wirkenden Gewölbe „Echoaal" genannt, wurde im Jahre 1927 durch Abruch einer Zwischenwand um ein Drittel vergrößert. In dieser hinzugewonnenen Abteilung agerten ursprünglich die berühmten Rose-Weine, ei denen sich im Jahre 1827 der Dichter Wilelm Hauff über ein unglückliches Liebeserlebis zu trösten suchte und dabei seine unsterblich ewordenen „Fantasien im Bremer Ratskeller" chuf. Gleichsam als Illustrationen hierzu malte lax Slevogt seine Fresken an die Wände ieses Raumes, der genau hundert Jahre später ingeweiht werden konnte, und daher meist Hauff-Keller" genannt wird (Abb. XI i 13 nd 14).

ine bedeutende Erweiterung um 250 Plätze erhr der Ratskeller im gleichen Jahre 1927 durch, daß der westlich anschließende Lagereller unter dem Liebfrauenkirchhof, der anähernd dieselben Abmessungen hat wie der atskeller selber, ebenfalls zu Gasträumen umestaltet wurde. Als Architekt wirkte auch hier udolf Jacobs, der aus einem engeren Wettewerb unter vier Architekten als Preisträger herorgegangen war.

ieser große Lagerkeller, der früher unter der lten Börse lag, hatte die gleiche Höhe wie der atskeller und war mit ihm zunächst nur durch inen schmalen Tunnel verbunden. Im Jahre 1874 urde zunächst die tunnelartige Verbindung beier Keller untereinander erweitert und über fünf tarken Granitsäulen eingewölbt. 1888 brannte die Alte Börse ab und wurde vernünftigerweise abgebrochen. Gleichzeitig legte man den Börsenkeller, wie er zunächst noch hieß, um so viel tiefer, daß bei gleichbleibender Raumhöhe seine obere

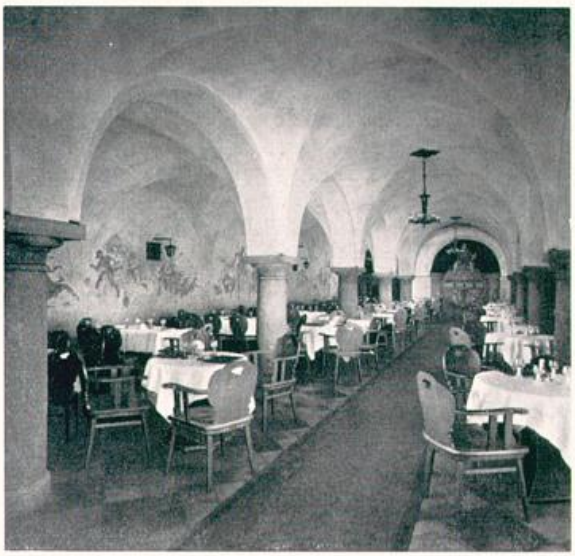


Abb. XI i 16 Bacchuskeller im Ratskeller
Einrichtung: Arch. BDA R. Jacobs †
Wandmalereien: Karl Dannemann, Bildhauerarbeiten: E. Tölken



Abb. XI i 15 Bacchuskeller, „Das schwarze Loch"



Abb. XI i 17 Bacchuskeller im Ratskeller

Abdeckung mit der Pflasterhöhe des Liebfrauenkirchhofes übereinstimmte. Dies kam natürlich fast einem Neubau gleich, aber die schönen Raumverhältnisse der wie beim alten Ratskeller dreischiffigen Anlage mit ebenfalls 33 rippenlosen Kreuzgewölben zwischen Gurtbögen sind erhalten geblieben. Die Raumwirkung ist aber durch die Verwendung gedrungener Granitsäulen in toskanischer Ordnung prächtiger und übersichtlicher als in dem bescheideneren mittelalterlichen Teil.

Den Eintretenden grüßt von dem gegenüberliegenden westlichen Ende des Mittelschiffes das charakteristische Bacchusfaß aus dem 17. Jahrhundert, das mit seiner Silhouette den ganzen Raum beherrscht. Daher hat der Name „Bacchuskeller", der ursprünglich zu dem Nordanbau des Rathauses von 1574 gehörte, die nicht mehr zutreffende Bezeichnung „Börsenkeller" verdrängt. Dieses durch die Figur auf dem Stückfaß angeschlagene Thema wird nun mit beschwingter Grazie in auch technisch meisterhaften Fresken des Slevogt-Schülers Dannemann an den Wandflächen des ganzen Raumes weitergeführt, wodurch er eine warme und festliche Stimmung erhält (Abb. XI i 15 bis 17).

Der Apostel- und Rose-Keller unter dem Rathausanbau von 1545 wurde im Jahre 1949 unter der Leitung von Bernhard Wessel von allen störenden Zutaten des vorigen Jahrhunderts, wie Gipsdekorationen, Rohrleitungen u. ä., befreit und wieder in einen so würdigen Stand versetzt, daß die Räume in die Besichtigungen des Rathauses

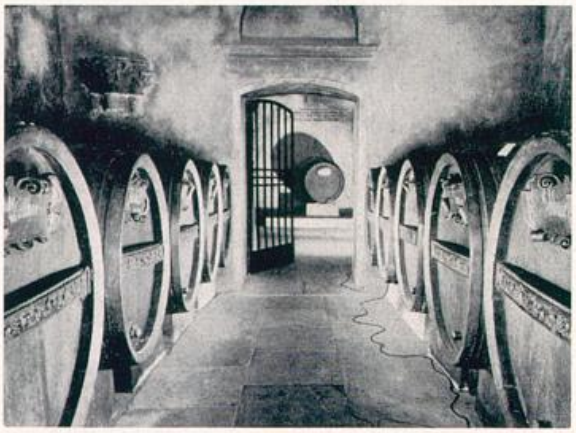


Abb. XI i 18 Blick vom Apostelkeller (mit den 12 Apostelfässern) in den Rosekeller. In der Mitte das Rosefaß, 1949, künstl. Beratung: Arch. BDA B. Wessel Bauleitung: Hochbauamt Bremen

mit einbezogen werden können (Abb. XI i 18). Neu ist im wesentlichen nur die schmiedeeiserne Tür, für deren 12 Rechteckfelder noch handgeschmiedete Umrisse der Apostelfiguren vorgesehen sind. Die Apostelfässer sind mit Weinen der Jahrgänge 1723 bis 1748 gefüllt, das Rosefaß birgt 1653er Rüdesheimer! Das Bild der Rose an der Decke ist jetzt dem Licht des Fensters näher gerückt. Unter der Rose pflegte der Rat früherer Zeiten zu tagen, wenn oben im Ratssaal keine Einigung erzielt werden konnte. Der Raum durfte erst verlassen werden, wenn unter dem heilsamen Feuer des Roseweines alle trennende Uneinigkeit zerschmolzen war. Ein solcher – sub rosa – gefällter Spruch war endgültig und gesiegeltem Dokument gleichgestellt. Videant consules! (Bei allzu ernsten Debatten der Nachahmung empfohlen!)

Die Gesellschaftshäuser mitsamt den Gebäuden der Bremer Logen, wie sie das Buch „Bremen und seine Bauten 1900" (siehe S. 310 bis 321) als stolze Neubauten des 19. Jahrhunderts verzeichnet, sowie auch die darin noch nicht erwähnten Bauten unserer Jahrhunderthälfte sind sämtlich durch die Bomben des letzten Krieges vernichtet worden. Einzig das Gebäude des „Domanbaues", die sogenannte „Glocke", ein Werk des Jahrzehntes nach dem ersten Weltkriege, ist uns glücklicherweise erhalten geblieben. Um dieses Gebäude voll würdigen zu können, müssen wir uns die Baugeschichte dieses im Herzen der Stadt Bremen gelegenen Komplexes kurz vergegenwärtigen.

Seitdem der Dom steht, war an seiner Südseite ein klosterähnlicher Stiftshof angebaut, der in wechselndem Ausbau um einen quadratischen Kreuzgang zunächst die Wohnung der Geistlichkeit, dann nach der Reformation zwei berühmte Schulen, die Domschule seit 1636 und das Athenaeum seit 1642, viele Jahre nebeneinander beherbergte. Zum Stiftshof gehörte ferner ein niedriges, freistehendes Gebäude über achteckigem Grundriß mit zwei sterngewölbten Geschossen, an dessen Stelle sich auch heute mit denselben Abmessungen das „Oktogon" befindet, welches die volkstümliche Bezeichnung die „Glocke" führte.

Die nüchterne Zeit des Biedermeier richtete in der großen Halle des Refektoriums ein Packhaus ein. Von diesem dreischiffigen Remter, der mit 39 quadratischen Kreuzgewölben überdeckt war, urteilte der Dombaumeister Ehrhardt, daß er einer der schönsten Räume sei, den die mittelalterliche Baukunst in Bremen hervorgebracht habe. Noch 1835 hieß es von den Kreuzgängen[6]):

> „Man wandelt in denselben auf lauter Grüften und Leichensteinen ..., indes die Wände an der Seite noch manche alte Epitaphium, auch wohl Votivbild, zeigen ... Sie umschließen den ehemaligen, zum Dom gehörigen Gottesacker, der aber jetzt, in eine freundliche Gartenanlage umgewandelt, keine Spur mehr von denen aufweist, welche hier ruhen ..."

Nach 1857 zog mit dem Künstlerverein neues Leben in den Domanbau ein. Die sich für die neuen Zwecke ergebenden Umbauten werden in „Bremen und seine Bauten 1900", S. 310 ff., beschrie-

[6]) Zitiert nach Dr. Albert Hofmann, in „Deutsche Bauzeitung", Berlin, November 1919, S. 554, dessen Artikelserie „Zur künstlerischen Ausgestaltung des baulichen Mittelpunktes von Bremen" noch weitere Hinweise entnommen sind.

ben. Die Eingriffe, die der Architekt Heinrich Müller von 1869 an bis zur Fertigstellung des Künstlervereinshauses an dem alten Baubestand vornahm, hat Fritz Schumacher mit Recht gewalttätig genannt. Zuerst fiel der backsteingotische Staffelgiebel[7]) und machte einem überhohen Sandsteingiebel in einer dürren englischen Neugotik Platz, hinter dem sich über dem Remter der große Konzertsaal befand. 1874 wurde alles abgerissen, was westlich hiervon stand: der backsteingotische Südflügel des 16. Jahrhunderts und der Kreuzgang. Gemäß der geforderten neuen Baulinie wurde der Flügel für die neuen Vereinssäle errichtet[8]).

Nach dem Brande in der Nacht zum 26. Januar 1915, der Müllers Künstlervereinshaus in Asche legte, stellte Dr. Friedrich Rauers in den „Bremer Nachrichten" rückblickend fest:

> „... Von diesem Haus ist einstmals die Kultur Dänemarks, Schwedens und Norwegens, Rigas und der russischen Ostseeprovinzen ausgegangen, hier hat man sich einmal als im Rom des Nordens gefühlt ... Kann man nun aber Heinrich Müller so sehr schelten, wenn man sieht, wie er unter Tabakfässern und Gerümpel die schönen Gewölbe der jetzigen Halle entdeckte und sie 1857 dem neuen Künstlerverein zuführte? ... Es war eine Tat, die Heinrich Müller damals getan hat. Es ist schon möglich, daß sonst auch gar nichts mehr stände. Ist nicht die kleine, uralte romanische Kapelle bei St. Stephani den bösen Weg gegangen? Ist nicht die Kapelle an St. Ansgarii, in der Heinrich von Zütphen einst gepredigt hat, schmählich vernachlässigt worden? ..."

Als Berufenster nahm Fritz Schumacher zuerst 1916 in der „Weser-Zeitung" zu dem Problem des Wiederaufbaues Stellung. Die Stätte des Brandes sei zu allen Zeiten für Bremens geistiges Leben von größter kultureller Bedeutung gewesen. Es zieme sich also, sie auch in Zukunft geeignet zu machen, ein kulturelles Zentrum zu bilden, mehr als sie es bisher gewesen sei; dazu müsse die städtebauliche und architektonische Gestaltung des Neuen, das an die Stelle des Alten treten solle, vor allem beitragen. Sein Vorschlag ging dahin, die Reste des alten Kreuzganges, die aus dem Brande gerettet waren, zur Anlage eines neuzuschaffenden Ehrenhofes zu verwerten, der eine Erinnerungsstätte für die Opfer des Weltkrieges werden sollte, eine Stätte stiller Andacht im Herzen der Stadt, die ihre Weihe durch auserlesene Werke der Kunst erhalten sollte. Auch der schön gewölbte Raum des ehemaligen Remters sollte in geeigneter Weise diesem Zwecke dienen.

Diese Anregung Schumachers hat die Bauherren der St.-Petri-Domkirche veranlaßt, die Lösung dieses Problems zu betreiben und mit einer Kommission von Sachverständigen die Bedingungen des Neubaues eingehend durchzuberaten. Im Mai 1919 wurde unter Bremer Architekten der erste Wettbewerb zur Klärung der Möglichkeiten ausgeschrieben. Damals beabsichtigte die Domgemeinde, an Stelle der abgebrannten Teile des Domanbaues ein Gemeindehaus zu errichten. Die alten, aus Backstein hergestellten Bauteile des früheren Klosters (der Remter, 14 erhalten gebliebene Joche des Kreuzganges und das Oktogon) sollten aus den Trümmern gerettet und erhalten werden. „Im übrigen bestehen für die neuen Planungen sowohl hinsichtlich des Zweckes, wie hinsichtlich der Massengestaltung andere Gesichtspunkte als für die abgebrannten Bauten." Allein die Zusammensetzung des Preisgerichts aus anerkannten Fachleuten läßt erkennen, in wie starkem Maße sich die Bauherren der Domgemeinde der ihnen gestellten Aufgabe bewußt waren. Es wirkten mit: Der Bremer Altmeister Eduard Gildemeister; Dombaumeister Baudirektor E. Ehrhardt, Bremen; der große Sohn Bremens Fritz Schumacher, Oberbaudirektor in Hamburg; Geh. Rat Dr. Ludwig Hoffmann, Stadtbaurat in Berlin; Geh. Rat K. Hofmann, Darmstadt; Prof. E. Hoegg, Dresden, und Prof. K. Roth, Mannheim.

Das Preisgericht kam zu dem Schluß:

> „Die Aufgabe ist durch das Ineinandergreifen von Altem und Neuem, architektonischen und praktischen Forderungen so erschwert, daß sie beim ersten Anlauf eine völlig reife und für die Ausführung brauchbare Lösung nicht gefunden hat."

So wurde auf Empfehlung des Preisgerichts ein zweiter engerer Wettbewerb unter den Preisträgern des ersten ausgeschrieben, für den nunmehr klare Richtlinien aus dem Ergebnis des ersten Wettbewerbs gewonnen waren. Das Bauprogramm sah ein Gemeindehaus vor, für das der größte geforderte Raum ein Saal mit 500 bis 600 Plätzen war. Als Sieger in diesem Wettbewerb ging eindeutig mit dem ersten Preis Architekt Dipl.-Ing. Walter Görig hervor (Abb. XI i 19). Bis zur Verwirklichung seines Projektes sollten noch neun schwere Jahre vergehen, während derer das Bauprogramm wesentliche Veränderungen und Erweiterungen erfuhr, und die ursprüngliche Forderung, den wertvollen alten Baubestand zu erhalten, leider vollkommen aufgegeben wurde.

In seiner Rede bei der Einweihung der Glocke am 20. Oktober 1928 führte der Vorsitzende der Baukommission, Senator H. Bömers, nach einer Schilderung der ursprünglichen Absicht, an der alten Stelle nur ein Gemeindehaus zu errichten und am Ostertor der Kunsthalle gegenüber ein großes neues Konzerthaus entstehen zu lassen, die infolge des Kriegsverlaufes und der Inflation aufgegeben werden mußte, aus:

> „Ende 1919 war die Mark bereits so entwertet, daß wir die Unmöglichkeit, mit den vorhandenen Mitteln auszukommen, sicher vor Augen hatten. Andererseits machten sich immer grö-

[7]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 291.
[8]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 295 bis 297.

ßer die Wünsche geltend, für die Musik und das kulturelle Leben Bremens wieder einen Mittelpunkt zu schaffen. So hat sich im Laufe der Jahre die Domgemeinde schweren Herzens dazu durchgerungen, ihre eigenen Wünsche zurückzustellen und sie dem Gemeinwohl der Stadt unterzuordnen. Wir entschlossen uns, Räume zu schaffen für Konzerte und andere kulturelle Veranstaltungen, die dem Anwachsen der Stadt entsprechend größer, als die früheren sein, und für viele Jahre hinaus den Bedürfnissen unserer Stadt genügen sollten."

Senator B ö m e r s schloß seine Rede:

„.....Möge die Vorsehung geben, daß der Bau sich in seiner Nutzung als zweckdienlich und gut erweist und die Akustik unseren Hoffnungen entspricht. Möge die Öffentlichkeit Bremens diesen Bau heute und in späteren Zeiten mit Wohlwollen betrachten und mögen die Einnahmen so werden, daß wir unsere Schulden abtragen können. Ich übergebe hiermit..... die Schlüssel und empfehle den Bau dem Walten einer gütigen Vorsehung zu einem guten Gedeihen und zum Segen unserer geliebten Stadt Bremen."

Die Akustik des Großen Saales (Abb. XI i 20 u. 20a)



Abb. XI i 19 „Die Glocke", Wiederaufbau 1927/28
Arch. BDA W. Görig



Abb. XI i 20 „Die Glocke", großer Saal
Arch. BDA W. Görig

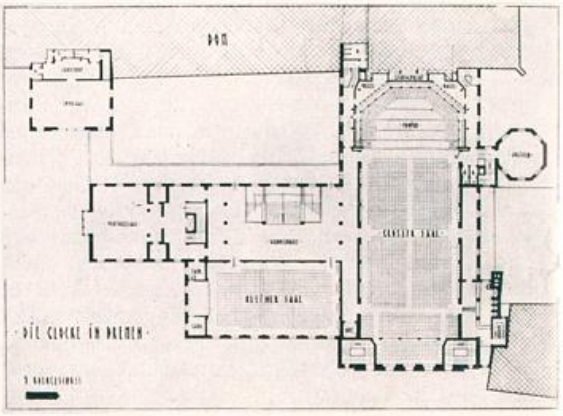


Abb. XI i 20a „Die Glocke", Grundriß
erstes Obergeschoß, Arch. BDA W. Görig

mit seinen 1392 Plätzen sowohl wie die des Kleinen Saales, der 550 Personen faßt, wurde schon nach kurzer Zeit als ganz hervorragend empfunden. Für die Bremer verbinden sich nicht nur eine Fülle von Erinnerungen an größte künstlerische Erlebnisse mit diesen Räumen, sondern auch an die großen Feste des Winters, für die sich die Glocke mit ihren Nebenräumen als eine ideale Stätte erwies. Es ist müßig, jetzt zu beklagen, daß die mittelalterlichen Räume nicht mehr mit den vergrößerten Raumanforderungen gegenüber dem Wettbewerbsprogramm zu vereinbaren waren. Der an Stelle eines Teiles des Remters neugeschaffene Gaststättenraum, der 300 Personen Platz bietet, versucht in neuer Weise an die alte Gegebenheit zu erinnern, die Beziehung zum alten Stiftshof ist mit einem Arkadenhof (Abb. XI i 21) angedeutet. Das gütige Geschick, das uns die „Glocke" über den letzten Krieg hinaus erhielt, hat auch auf dem Gebiet der Denkmalpflege aussöhnend wirken können, denn der schwer durch die Bomben angeschlagene Dom hätte ohne die Hilfsgelder aus den Einnahmen der Glocke nie so verhältnismäßig schnell wieder instand gesetzt werden können.

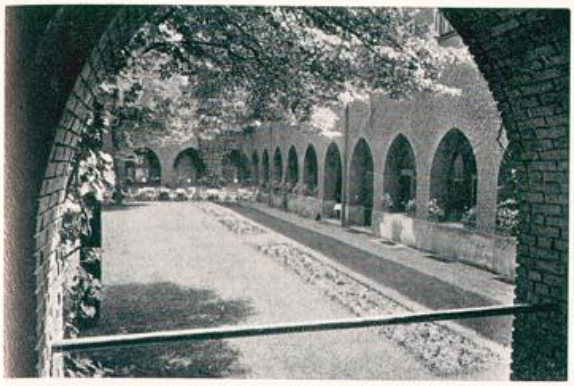


Abb. XI i 21 „Die Glocke", Arkadenhof
Arch. BDA W. Görig

glücklichste ein: Im Süden forderte der Hollersee mit seinen geometrisch geformten Ufermauern und den begleitenden parallelen Alleen geschnittener Bäume eine Lösung heraus, die an barocke Schlösser erinnert, die aber auch mit einem freier gestalteten englischen Parkraum verbunden sein können, wie er sich nach Norden hin öffnet. Das Gebäude, das im Jahre 1912 fertiggestellt wurde, enthält unter dem kuppelartigen Mittelbau den Großen Saal, und in seinen langgestreckten, symmetrisch entwickelten Seitenflügeln den Kleinen Saal und die Weinstuben. Große schöne Terrassen sind diesen Räumen vorgelagert. Leider hat auch dieses schöne Gebäude im letzten Kriege arg gelitten. Die Projekte zu weiterem Ausbau sind noch in der Schwebe.

Die Gaststätte Weser-Terrassen ent-



Abb. XI i 22 Das Parkhaus, Arch. BDA R. Jacobs †

Das Parkhaus im Bürgerpark ist nicht das erste Gebäude an dieser Stelle. Ursprünglich stand hier ein langgestreckter, zweigeschossiger Bau, der anläßlich der Gewerbe- und Industrie-Ausstellung von 1890 einem jener Prunkbauten weichen mußte, mit denen J. Poppe Bremen in so erschreckendem Maße verunstaltete [9]). Dieses Gebäude brannte im Jahre 1907 ab. Als Preisträger in einem Wettbewerb erhielt Rudolf Jacobs erneut Gelegenheit, ein weiteres Meisterwerk zu schaffen (Abb. XI i 22). Jacobs paßte seine Neugestaltung dem Charakter des Parks auf das



Abb. XI i 23 Weser-Terrassen
Architekt BDA Friedmar Rusche

[9]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 465, S. 568.

stand im Jahre 1933 an einer anderen charakteristischen Stelle der bremischen Stadtlandschaft. Am Osterdeich in Höhe der Lüneburger Straße gelegen, kann man von hier den Weserbogen nach Hemelingen und zur Stadt hin übersehen oder den Blick frei über die Gärten des Werders genießen (Abb. XI i 23). Architekt BDA Friedmar Rusche erhielt als Preisträger eines Wettbewerbes den Auftrag zu diesem Bau, dessen Umrißlinien er den Horizontalen des Deiches und der Landschaft anpaßte, um störende Überschneidungen möglichst zu vermeiden. Die Architektur ist der Aufgabe angepaßt: der schönen Aussicht zuliebe sind ringsum durchlaufende Fensterbänder angeordnet, das Mauerwerk ist in schönen Handstrichklinkern ausgeführt. Die Aussichtsveranden umgeben einen basilikal überhöhten Saalraum mit Tanzfläche. Für schöne Sommertage stehen noch Außenterrassen zur Verfügung, die mit ihren geschnittenen Baumhecken die Anlage vorzüglich in die Landschaft einbinden.

Das Café Hillmann, an einer der schönsten Stellen der einzigartigen Wallanlagen gelegen, führt mit seinem Namen eine bremische Tradition fort. An dem Herdentor, dem wichtigsten Einfallstor zur Innenstadt seit dem Bau des Bahnhofes, wurden um die Mitte des vorigen Jahrhunderts zwei große Hotelbauten errichtet: „Hillmanns Hotel" und das „Hotel de l'Europe". An ihrer Stelle lagen nach dem Kriege nur Trümmer.

Durch die Initiative der Hotelbetriebsgesellschaft entstand, um dieses wertvolle Grundstück nicht ungenutzt zu lassen, als vorläufige Lösung die „Hillmann-Passage", eine Ladenstraße mit zahl-



Abb. XI i 24 Café Hillmann
Arch. BDA Friedrich Schröder

reichen Geschäften und einer Gaststätte, nach dem Entwurf des Architekten BDA Friedrich Schröder. Das Konzert-Café, dessen Fensterfront sich in einem Halbrund zu den gepflegten Anlagen mit dem reizvollen Blick auf die Mühle öffnet, bietet 550 Personen Platz. Darüber hinaus steht an schönen Tagen ein Dachgarten zur Verfügung (Abb. XI i 24).

Astoria – Varieté – Theater. Unter den in diesem Abschnitt aufgeführten Gaststätten nimmt das „Astoria", Besitzer Emil Fritz, einen beson-



Abb. XI i 25 Astoria, Theatersaal, Blick von der Bühne in den Zuschauerraum, Wiederaufbau, Architekten-Arbeitsgemeinschaft BDA Ostwald † Ellerbeck und Seliger

deren Platz ein. Als Stätte der Unterhaltung und Gastlichkeit ist es im In- und Ausland bekanntgeworden, obwohl das Haus gar nicht einmal den typisch bremischen Charakter trägt. Die Anfänge des „Astoria" gehen bis auf das Jahr 1900 zurück. An der gleichen Stelle, an der sich heute das wiedererstandene Haus befindet, baute Architekt J. W. Ostwald drei Gebäude für kabarettistische Veranstaltungen. Eine grundlegende Umgestaltung im Jahre 1928 schuf den bekannten Rahmen, der bis zur Zerstörung im Jahre 1944 für Varieté-Veranstaltungen bestand.
Nun ist das Gebäude nach den Plänen der Architekten-Arbeitsgemeinschaft J. W. Ostwald BDA und Leopold Ellerbeck neu erstanden, dank der ungebrochenen Tatkraft seines heute über 70 Jahre alten Besitzers. Wenn auch die Aufteilung eine grundlegend andere ist, so herrscht doch derselbe Geist in den neuen schönen Räumen.
Durch die Übereckstellung der Bühne ergibt sich eine diagonale Anordnung des Theatersaales mit seinen beiden Rängen. Dadurch bieten sich gute Sichtverhältnisse (Abb. XI i 25). Die traditionellen Kellerräume des alten Hauses sind ebenfalls, wenn auch in anderer Form, wiedererstanden. Bemerkenswert in Aufteilung und Farbgebung sind der Arizona-Keller, die Texas-Bar und die Orient-Bar (Abb. XI i 26).



Abb. XI i 26 Astoria, Orientbar



Abb. XI i 27 Astoria, Klosterkeller

Auf historischem Boden steht das dem Astoria angeschlossene Keller-Restaurant, der „Kloster-Keller" (Abb. XI i 27). Hier standen einst Teile des früheren Katharinen-Klosters. So wird hier die lebendige Verbindung zwischen Tradition und neuem Leben offenbar.



Abb. XI i 28 Hotel Schaper-Siedenburg
Arch. Baugruppe der Oberfinanzdirektion

Das Hotel Schaper-Siedenburg in der Bahnhofstraße wurde im letzten Kriege total zerstört. Um den dringenden Hotelmangel zu mildern, entschloß sich die Oberfinanzdirektion, das ihr gehörende auf der gegenüberliegenden Straßenseite gelegene frühere Hotel „Stadt München" auszubauen. Der linke Altbau und ein rechter Neubauteil mußten in innere und äußere Verbindung gebracht werden. Die Planung ging davon aus, durch entsprechende Anordnung der Flure einen Umgang um den vorhandenen Lichthof zu schaffen. Unter Oberregierungsbaurat Zander und Architekt Kutzleb entstand ein Hotelbau mit 70 Einbett- und 19 Doppelzimmern, einer Empfangshalle und einer Gaststätte im Erdgeschoß sowie einem Konferenzzimmer im 1. Stock. Die äußere Gestaltung zeigt nun ein einheitliches Bild, das kaum noch erkennen läßt, daß hier früher zwei verschiedenartige Gebäude gestanden haben (Abb. XI i 28).
Hotel Columbus Bremen. Eigentümer Bremer Hotelgemeinschaft mbH. Das 80 Jahre alte Hotel Columbus am Bahnhof wurde 1944 zerstört, es wird an gleicher Stelle nach den Plänen des Architekten BDA Heribert Nadolle unter künstlerischer Mitwirkung von Professor Zinsser, Hannover, wieder errichtet (Abb. XI i 29).
Auf dem 910 qm großen Grundstück sind in zehn Geschossen neben den Gaststätten und Wirtschaftsanlagen 180 Gästebetten und 76 Liegen in 136 Einzelzimmern, 16 Doppelzimmern und sechs Appartements untergebracht. Wie die Appartements und Doppelzimmer haben auch fast alle Einzelzimmer WC und Badeanlagen neben einem klei-



Abb. XI i 29 Hotel Columbus, Wiederaufbau, Arch. BDA Herbert Nadolle

nen Vorraum mit Schrankeinbau. Den Anforderungen verwöhnter internationaler Gäste entsprechend sind die Gästezimmer mit schönem Mobiliar und Dekoration ausgestattet.

Der Wirtschaftsteil mit seinen Kühlanlagen, Wäscherei, Plätterei usw. besitzt im Erdgeschoß eine neuzeitliche Großküchenanlage. Im Keller ist wieder der bekannte „Columbus-Keller" untergebracht. Im Erdgeschoß befinden sich das Weinrestaurant mit Klubzimmer, ein Stadtrestaurant und eine Bar, im ersten Obergeschoß ein großer Festraum mit geräumigem Glasvorbau zum Bahnhofsplatz, sowie zwei Sitzungsräume, die auch gleichzeitig für Festlichkeiten in Anspruch genommen werden können.

Das Hotel ist mit allen modernen Einrichtungen versehen, die in einem erstklassigen Hotel erwartet werden dürfen.

„Hotel zur Post" am Bahnhofsplatz. Eigentümer Fritz Rössler. In der Nähe des Hotel Columbus am Bahnhofsplatz entsteht nach einem Entwurf der Architekten Günther Gengler und Heinz Höft ein Touristenhotel. Es ist ein Ersatz für das zerstörte frühere „Hotel zur Post". Die Ecklage des Hauses und die Überbauung des Fußweges mit Arkaden begünstigen die wirtschaftliche Ausnutzung des Grundstückes. Das 21 m hohe Haus erhält als oberen Abschluß ein leicht zurückgesetztes Staffelgeschoß, das mit einem flach geneigten Pfannendach gedeckt ist (Abb. XI i 30).

Das Hotel enthält im Erdgeschoß das Foyer, ein Schnellrestaurant mit 40 Plätzen sowie ein Hotelrestaurant mit 100 Plätzen. Im ersten Geschoß befinden sich ein Weinrestaurant mit 40 Plätzen, sowie Schreibzimmer, Nebenräume und einige Hotelzimmer. In den weiteren Geschossen sind Hotelzimmer mit insgesamt 90 Betten, im Staffelgeschoß Personalräume, Bäckerei und die Wohnung des Eigentümers untergebracht. Alle Zimmer sind mit fließend kaltem und warmem Wasser, Doppeltüren, eingebautem Schrank, Heizung und Telefon, sowie fast die Hälfte der Zimmer mit Duschen, zehn Zimmer mit Bad ausgestattet.

Das Haus trägt dazu bei, die empfindlichen Lükken, die der letzte Krieg gerade auch unter den mittleren Hotelbauten verursacht hat, auszufüllen.

Anker, Schaefer



Abb. XI i 30 Hotel zur Post, Wiederaufbau
Architekt Günther Gengler und Heinz Höft

k) Industriehochbauten

Die in den ersten Jahren unseres Jahrhunderts entstandene Jugendstilbewegung, deren junge, temperamentvolle Träger mit großem Elan versuchten, neben dem Kunstgewerbe auch die Architektur in neue Richtungen zu lenken, hatte auch auf die Entwicklung und Gestaltung der industriellen Bauten entscheidenden Einfluß. Wirkte in den letzten Jahren des abgelaufenen Jahrhunderts der Baumeister nur insoweit beim Industriebau mit, als man ihm gestattete, der nur als notwendiges, schützendes Übel hingenommenen baulichen Umhüllung einer kostspieligen Betriebseinrichtung eine dem damaligen Zeitempfinden entsprechende Dekoration zu geben, so wurde dies in den Jahren kurz vor dem ersten Weltkrieg anders. Zwar waren es zunächst nur vereinzelte Industrien, die sich der Mithilfe der Architekten bei Errichtung neuer Gebäude bedienten, aber es ist offensichtlich, daß in diesen ersten Jahren vor der blutigen Auseinandersetzung der Völker der Grundstein zu einer gemeinsamen, sich gegenseitig ergänzenden und damit fruchtbaren Tätigkeit der Maschinen- und Betriebsingenieure und der Architekten gelegt wurde. Für beide begann damit ein neuer Weg, der mit Erfolg aber nur dann beschritten werden konnte, wenn alle Beteiligten und nicht zuletzt der auf höchste Rentabilität bedachte Bauherr die nötige Aufgeschlossenheit mitbrachten, um die Probleme und Konsequenzen zu erkennen, die die Entwicklung von der handwerklichen Herstellung zur industriellen Fertigung im Gefolge hatte.

So spiegelt sich in der Fortbildung der Bauwerke der Industrie deutlich die soziale Spannung wider, die es mit sich brachte, daß aus dunklen, unzureichend belüfteten Räumen, in denen die Arbeit für die dort tätigen Menschen eine Hölle war, ihre Gesundheit untergrub und damit ihre Leistungsfähigkeit schmälerte, helle und freundliche Arbeitsplätze wurden mit allen zweckmäßigen Vorrichtungen zur Steigerung der Produktion und selbstverständlich auch mit allen Erfordernissen für hygienische und zeitgemäße Unterbringung der Beschäftigten. Die Entwicklung neuer Baustoffe und neue Bauweisen ermöglichen gerade auf dem Gebiete des Industriebaues eine Besserung der Arbeitsbedingungen, die zusammen mit der Erschließung neuer Energiequellen bestens geeignet ist, den Gegensatz zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu vermindern und beide zusammenzubringen, damit jeder sein Teil beiträgt zum Wohle aller.

Es galt aber auf dem Wege vom teils zufällig und teils nur als Witterungsschutz entstandenen industriellen Gebäude des 19. Jahrhunderts bis zum modernen, von Grünflächen umgebenen Industriewerk unserer heutigen Zeit noch Widerstände der verschiedensten Art zu überwinden. Die schon geschilderten bescheidenen Anfänge aus der Zeit des Jugendstils waren zwar ein erstes Aufleuchten neuer Erkenntnisse um das Ringen nach neuen Formen. Bevor sich diese jedoch auf breiterer Basis durchsetzen konnten, sehen wir zunächst noch den Versuch, den nüchternen und meistens ohne Gefühl für Form und Proportion errichteten Fabrikbau durch ornamentales Beiwerk, Pfeilervorlagen ohne konstruktive Notwendigkeit, Vor- und Rücksprünge, Auskragungen und durch ein völlig strukturfremdes Spielen mit Backsteinen und Formsteinen verschiedenster Brenntechnik zu „verschönen". Der die flache Dachform schamhaft verbergende Treppengiebel an Lager- und Fabrikhallen ist ein typisches Beispiel für die Auffassung jener Zeit.

Neben diesem Kampf um die Befreiung aus dem Stilgefühl war es aber auch die noch nicht gewonnene Erkenntnis, daß ein industrielles Bauwerk sein eigenes Gesicht besitzen soll, aus dem sein Zweck und sein innerer Aufbau abgesehen werden können. Eine völlig falsche Anschauung glaubte, z. B. unter Hinweis auf die Berücksichtigung von Umgebung und Landschaft, auch derartige Zweckbauten in überlieferte Formen kleiden zu müssen, und schuf so Gebäude mit überdimensionalen, dem menschlichen Maßstab völlig fremden und darüber hinaus absolut nutzlosen und kostspieligen Giebeln, steilen Dächern und sonstigen, der Bestimmung in keiner Weise entsprechenden Baugliedern.

Der erste Weltkrieg unterbrach diese Entwicklung, und die nach seinem Ende beginnende, auch in das Bauen langsam eindringende Normung brachte in Verbindung mit der Exaktheit der industriellen Massenherstellung neue Impulse und Anregungen für den Industriebau. Der Takt des laufenden Bandes und die Genauigkeit der Massenproduktion wurden auch dem entwerfenden Architekten offenbar und zwangen ihn zu methodischerem Denken, als es die gestellten Aufgaben bisher verlangten. Diese funktionellen Überlegungen führten, nachdem sie von den Schlacken des Spielens mit der Konstruktion befreit waren, zu der viel umstrittenen „Neuen Sachlichkeit", die, in das allgemeine Bauen übertragen, zweifellos ein Extrem darstellte, für den speziellen Industriebau aber Ausgangspunkt einer positiven Entwicklung wurde. Die klaren Forderungen, die sowohl von der experimentierenden Forschung, von der Produktion und auch vom Massengüterumschlag hinsichtlich der Anordnung ihrer Betriebseinrichtungen erhoben wurden, fanden ihren Ausdruck in den sinnvoll einander zugeordneten Baukörpern. Durch die Vervollkommnung des Stahlskelett- und Stahlbetonbaues wurde es möglich, großflächige Räume stützenlos zu überdecken, und die Konstruktionsgesetze und Zusammenhänge dieser Bauweisen übertrugen sich auf das Gesicht der Gebäude. Die materialgerechte Durchbildung der Tragwerke aus Stahl, Stahlbeton und häufig auch aus Holz gibt den Fassaden, zusammen mit den Baustoffen der Wände, die klare und übersichtliche Gliederung, die im Grundriß aus dem Programm heraus entstanden ist. Die vielfach zarten und feingliederigen Konstruktionsteile bestimmen den Rhythmus, in dem sich der Wechsel mit den Wandflächen, die nur noch abschließende und nicht mehr tragende Funktion haben, vollzieht. Von besonderem Reiz ist dabei das Nebeneinander der



Abb. XI k 1 Hochhaus der Brauerei Beck & Co. 1929, Architekt Dr.-Ing. Hoffmann



Abb. XI k 2 Tabakfabrik Vogelsang 1924, Architekt BDA Fr. Rusche



Abb. XI k 3 Tabak- und Zigarettenfabrik Brinkmann GmbH.
Simon-Bolivar-Straße, 1936/46
Architekt Fritz Strohecker † mit Architekt BDA Dipl.-Ing. Kurt Strohecker

großen Lichtöffnungen aus Glas in Stahl- oder Holzsprossen mit den geschlossenen Wänden. Der geschulte, in der Formgebung der Baustoffe erfahrene Gestalter weiß gerade aus der Anordnung dieser Bauteile überzeugende architektonische Lösungen zu entwickeln. Zusammen mit dem beim modernen Industriebau zur Regel gewordenen Flachdach bestimmen das Netz des tragenden Skeletts, die hellverputzten oder bei uns mit dem so bewährten Hartbrandstein ausgefachten Wände und die großen, je nach Bedürfnis horizontalen oder vertikalen Lichtbänder das Gesicht der industriellen Gebäude und lassen den Vorübergehenden die brausende Melodie des darin tätigen, auf höchste Wirtschaftlichkeit abgestimmten Produktionsprozesses ahnen. Darin offenbart sich der grundsätzliche Unterschied gegenüber den Bauten zu Beginn des 20. Jahrhunderts, und darin kommt die Steigerung der Entwicklung zum Ausdruck, die es erreichte, daß Bauwerk und Betriebseinrichtung zusammenklingen, als seien sie aus einem Guß.

Die in den Jahren 1900 bis 1951 in unserem Raume entstandenen industriellen Werke und ihre Baulichkeiten lassen die geschilderte Entwicklung vielfach deutlich erkennen.

Auf der Teilansicht der Brauerei Beck & Co., Am Deich (Abb. XI k 1), sehen wir an der Weserfront noch einen mit Mosaiken „geschmückten" und durch Fialen erhöhten Giebel eines Betriebsgebäudes, der mit nur sparsamen Fensteröffnungen, aus Furcht vor dem Aussehen der ungegliederten Fläche, mit dieser Behandlung Gesicht erhalten sollte. Eine rein dekorative Geste ohne Beziehung zum Bauwerk und ohne Begründung aus seiner Zweckbestimmung. Die angrenzenden Kontorbauten haften noch in den Vorstellungen des bürgerlichen Wohnhauses, das, wenn es groß genug und mit repräsentativem Eingang und sonstigem Zierat auf Achsen abgestimmt ist, schon den Übergang zum Verwaltungsgebäude zeigt. Das inmitten des Grundstücks stehende Hochhaus in Stahlbetonbauweise trägt den schweren, wuchtig profilierten Aufbau der Kühlanlage mit schmalen Licht- und Luftschlitzen auf seinem glatten Schaft und stellt damit den Wunsch nach gestalteter Form über die betriebsmäßigen Erfordernisse. Die Gesamterscheinung des Werkes zeigt deutlich die bauliche und architektonische Entwicklung in den ersten 30 Jahren unseres Jahrhunderts.

Eine grundsätzlich zweckbewußte Planung liegt dem Bau der Vogelsang-Tabakfabriken zugrunde. Die architektonischen Beigaben der Fensterumrahmungen und an beiden Aufbauten sind eine Konzession an die Zeit von 1924. Der gute Eindruck des Bauwerks wird durch die kühn konstruierten Vordächer an den Laderampen auf interessante Weise belebt (Abb. XI k 2).

Die gleicher Nutzung dienende Tabakfabrik Martin Brinkmann aus den 30er Jahren verzichtet auf jede Ornamentik und Dekoration und präsentiert sich als reiner Zweckbau, der, gut gegliedert



Abb. XI k 4 Brinkmann GmbH., Lagerei-Gebäude
Dötlinger Straße, 1924, mit Anbau 1933
Architekten Max und Fritz Strohecker †

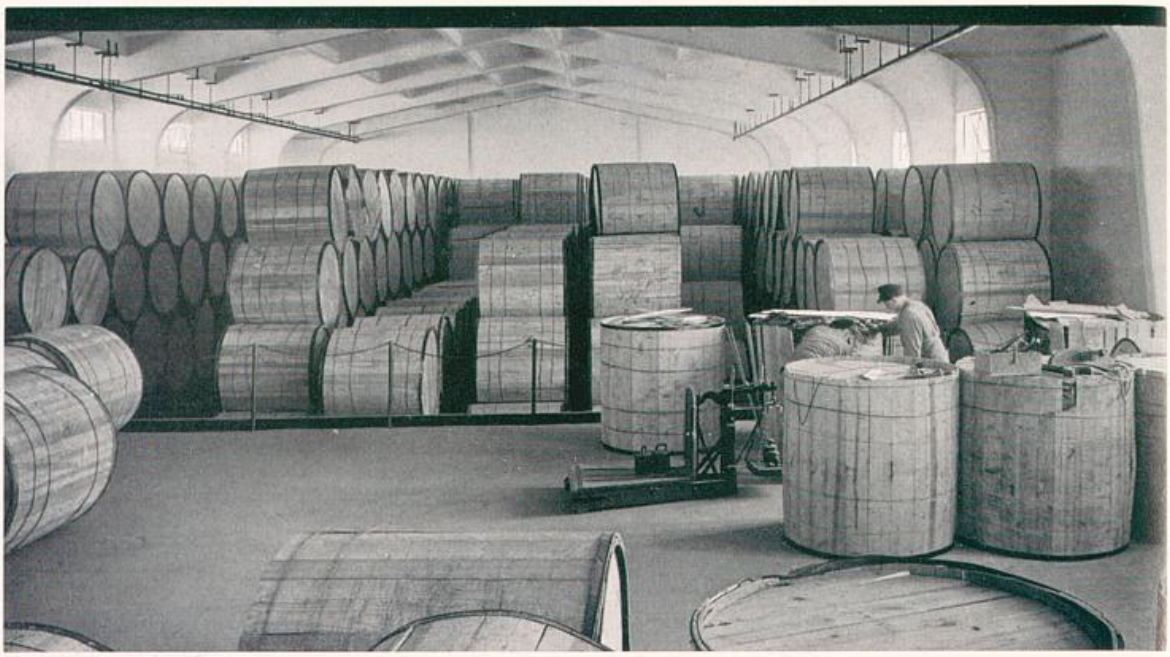


Abb. XI k 5 Brinkmann GmbH., Lagerhalle II, 1950
Architekt BDA Dipl.-Ing. Kurt Strohecker

und die Funktionen im Innern zeigend, in erster Linie durch solide Bauweise und bewährte Baumaterialien sich seiner guten und dauerhaften Wirkung bewußt ist. Ganz fortschrittlich und modern sind die Lagerhallen für Rohtabake der gleichen Firma, als stützenlose Stahlbetonhallen auf Rampenhöhe, innen und außen hell, saube und zweckmäßig (Abb. XI k 3 bis 6).
Eines der eindrucksvollsten industriellen Bauwerke Bremens, das Hochhaus der Bremer Rolandmühle (Abb. XI k 7), zeigt genau wie die aus de gleichen Zeit stammenden Silo- und Kesselhaus-

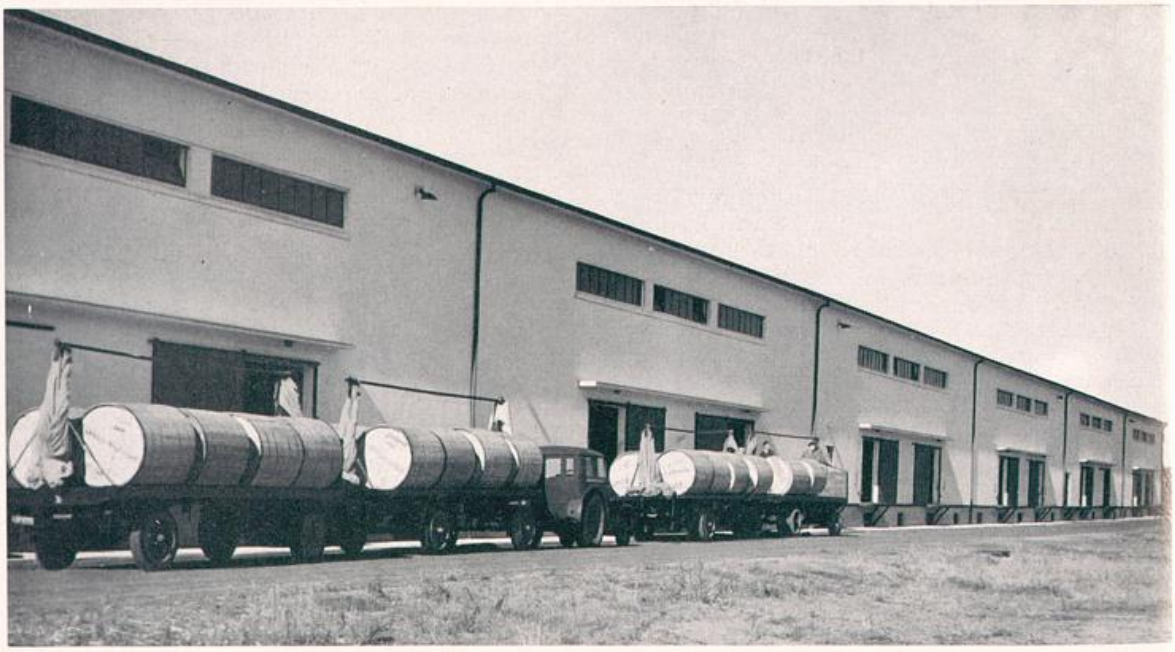


Abb. XI k 6 Brinkmann GmbH., Lagerhalle I, 1949
Architekt BDA Dipl.-Ing. Kurt Strohecker



Abb. XI k 7 Bremer Rolandmühle, 1925
Architekt BDA H. Behrens-Nicolai

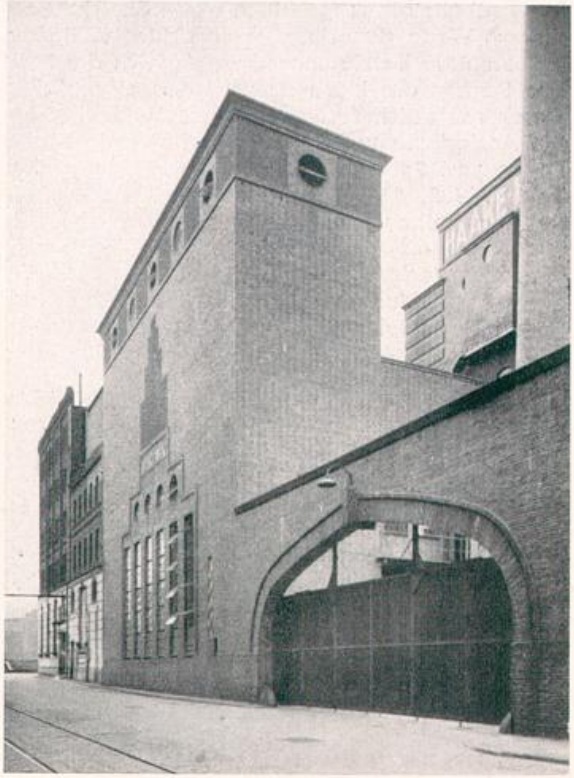


Abb. XI k 9 Haake-Beck Brauerei, 1949
Architekt Dr.-Ing. Hoffmann

bauten der Haake-Beck-Brauerei (Abb. XI k 8 u. 9) bereits das Bemühen, nur den Werkstoff Klinker in großen Flächen sprechen zu lassen, ist aber doch von überflüssigem Schmuck noch nicht ganz frei. Auch die geschweifte Dachhaube der Rolandmühle ist nicht technisch begründet, sondern in dieser Form lediglich eine gestalterische Zugabe, wie der in den Jahren des Krieges durchgeführte Umbau überzeugend nachweist.
Der Wasserturm der Bremer Wollkämmerei in



Abb. XI k 8 Haake-Beck Brauerei, 1929
Architekt Dr.-Ing. Hoffmann

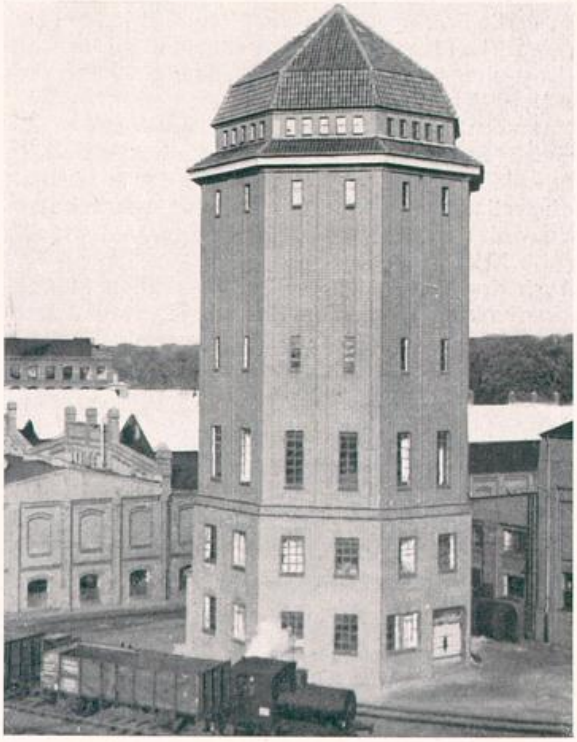


Abb. XI k 10 Wasserturm der Bremer Wollkämmerei 1921/22 (1000 cbm), Architekt F. H. Schmidt

Blumenthal stellt schon einen weiteren Schritt auf diesem Wege dar, denn er verzichtet völlig auf ornamentale Verzierungen, wenngleich die Form des Daches die klare Haltung des eigentlichen Turmkörpers nicht fortsetzt (Abb. XI k 10).
Die Ansiedlung von Industriebetrieben in Hemelingen und Sebaldsbrück aus der Zeit vor dem Zollanschluß, 1888, hinterläßt unserem Jahrhundert eine Reihe von Gebäuden, die, teils umgebaut und erweitert oder kriegszerstört, — beschädigt und wiedererstanden, die eingangs geschilderte Entwicklung verdeutlichen. Die Front der wiederhergestellten Bremer Silberwarenfabrik (Abb. XI k 11) mit ihren Abtreppungen, Erkern und



Abb. XI k 11 Bremer Silberwarenfabrik
Verwaltungs- und Betriebsgebäude, 1949
Architekt F. W. Richter

Umrahmungen der Tür und Fensteröffnungen und auch die Betriebsräume der Möbelfabrik Panhorst (Abb. XI k 12) zeigen das Bemühen, unter Verwendung alter Gebäudeteile neue und gut belichtete Arbeitsräume zu schaffen.
Einen ausgesprochenen Fabrikkomplex stellen die Gebäude der Lloyd-Dynamowerke dar, die völlig auf die allgemeinen Erfordernisse der Produktion abgestimmt sind und überwiegend in Stahlbetonbauweise mit flachen Dächern ausgeführt wurden (Abb. XI k 13 und 14).
Auch das Gebäude der Norddeutschen Mende-Rundfunk G. m. b. H. in Hemelingen (früher Bau-



Abb. XI k 12 Möbelfabrik Panhorst,
Bremen-Hemelingen, Ausstellungs- und Betriebsräume



Abb. XI k 13 Teilansicht der Lloyd-Dynamowerke A.G.,
Bremen (im Hintergrund Kraftwerk Hastedt)
wiederaufgebaut 1949/50, Architekt W. Kellner & Co.



Abb. XI k 14 Teilansicht der Werksanlagen
der Lloyd-Dynamowerke A.G., Bremen, erbaut 1949/50
Architekt W. Kellner & Co.



Abb. XI k 15 Norddeutsche Mende-Rundfunk GmbH.
1936, Architekt BDA W. Görig

abteilung der Focke-Wulf Flugzeugbau G. m. b. H.) ist von vornherein als Bestandteil eines Fabrikbetriebes geplant, dessen Ansichten durch die Anordnung der Glasflächen, der Treppenhausvorbauten und der Fenster gegliedert werden und dadurch die Konstruktion und den Zweck des Gebäudes erkennen lassen (Abb. XI k 15).
Der langgestreckte Baukörper der Nordpapier G. m. b. H. in Hemelingen mit dem vorgelagerten Pförtnerhaus stellt erst den Anfang einer industriellen Entwicklung dar, die trotzdem in ihrer baulichen Anlage heute schon Ansätze guter Gestaltung zeigt (Abb. XI k 16).



Abb. XI k 16 Nordpapier GmbH., 1951
Architekt W. Rogge

Den Anlagen der Milch-Absatz-Genossenschaft in der Admiralstraße haften die Schlacken einer abgeschlossenen Entwicklung bereits nicht mehr an. Klar im Grundriß und folgerichtig in der Konstruktion, bieten die Bauten unter Verwendung bodenständiger und zweckmäßiger Baustoffe ein Bild, das auch nach Jahrzehnten das Auge eines kritischen Beobachters erfreuen wird (Abb. XI k 17 und 18).



Abb. XI k 17 Milch-Absatz-Genossenschaft (MAG)
Admiralstraße, 1936/37 und 1950
Architekt BDA Fr. Rusche

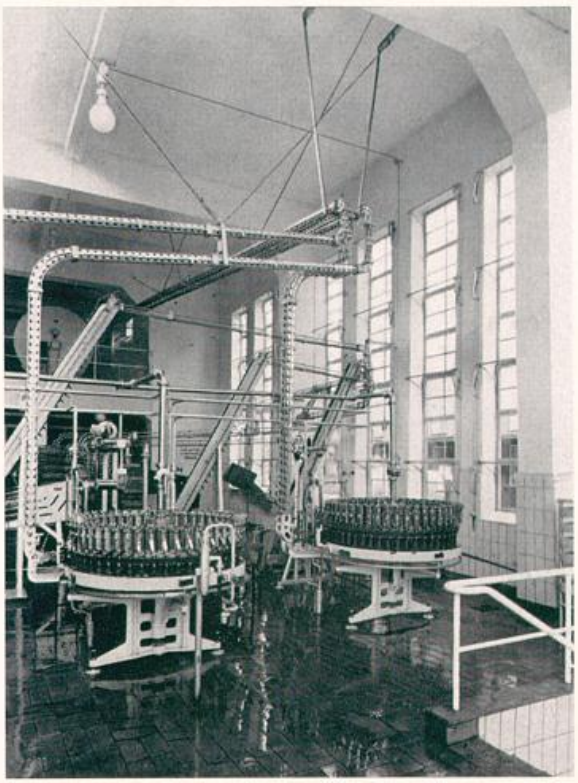


Abb. XI k 18 Milch-Absatz-Genossenschaft (MAG)
Admiralstraße, Kondensmilchwerk, 1950
Architekt BDA Fr. Rusche

Die Lagerhallen der Holzhandlung Louis Krages im Industriehafen (Abb. XI k 19) und der Firma Reis- und Handels-Aktiengesellschaft, Stephanitorsbollwerk (Abb. XI k 20), wollen nur Schutz und Hülle für die in ihnen aufzubewahrenden Güter sein und sind damit typische Beispiele für moderne Lösungen derartiger Zweckbauten.



Abb. XI k 19 Lagerhallen der Firma Louis Krages
1912 erbaut, 1944 zerstört, 1949/50 wiederaufgebaut
Architekten Hahndorff & Wucherpfennig

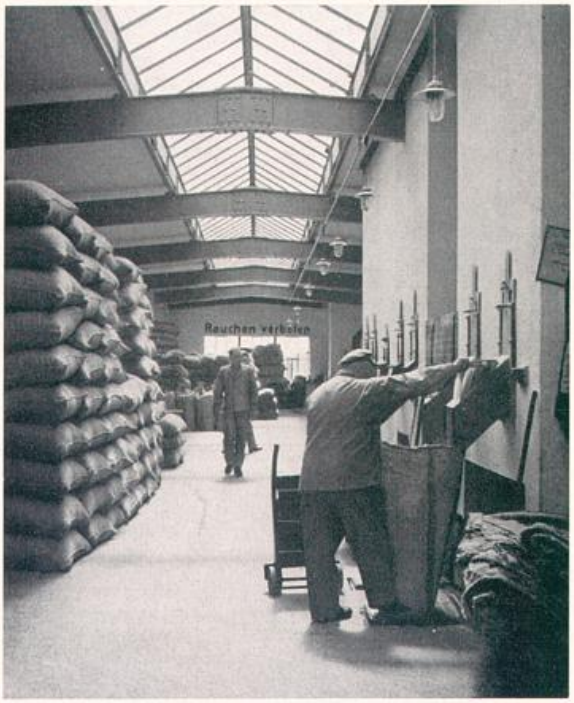


Abb. XI k 20 Reis- und Handels-A.G.
am Stephanitorsbollwerk, Lagerhalle
Architekt BDA H. G. Rehberg

Einen geschlossenen, sauberen Eindruck vermittelt der Betrieb der Firma Freudenberg & Co. im Holzhafen, klar im Aufbau entsprechend den Pflichten, die von den Gebäudeteilen zu erfüllen sind, und mit bewährten Materialien ausgeführt (Abb. XI k 21).



Abb. XI k 21 Freudenberg & Co.
Pillauer Straße, am Holz- und Fabrikenhafen, 1951
Architekt BDA Marx

Einen neuzeitlichen Industriebau errichtete die Firma Reidemeister & Ulrichs als Weinlager. Straff gegliedert zeigt dieser Stahlbetonskelettbau mit Rotsteinausfachung, kleinen Fenstern in dem Teil, der der Lagerung dient, und größeren Glasflächen an den Plätzen des Verkehrs und der Bürotätigkeit klar und deutlich, was sich in seinem Inneren abspielt (Abb. XI k 22).



Abb. XI k 22 Reidemeister & Ulrichs, 1950/51
Architekt BDA Wortmann und Schott

Auch das Weinlagerhaus der Firma Eggers & Franke, Am Wall, deutet mit seinen kleinen Fenstern an, daß das Lagergut gegen zu große Helligkeit geschützt werden muß (Abb. XI k 23).

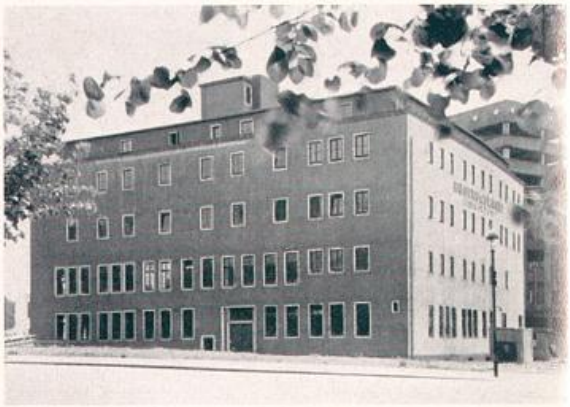


Abb. XI k 23 Weinlagerhaus Eggers & Franke
Am Wall, 1949/50, Architekt BDA H. Marx

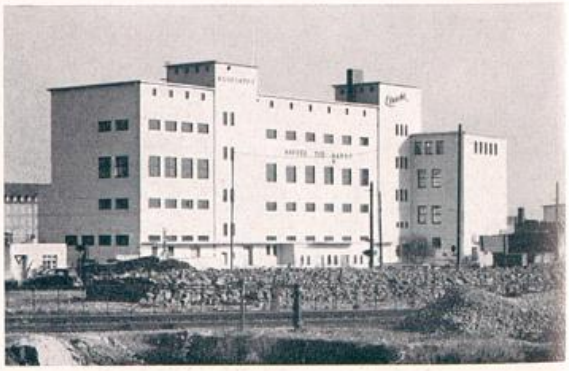


Abb. XI k 24 Kaffeegroßrösterei Eduscho-Siedentopf
Bremen, Stephanitorsteinweg 73
wiederaufgebaut 1949/51, Architekt BDA Arthur Bothe

Der Wiederaufbau und die Ergänzung der Kaffeerösterei Eduscho-Siedentopf mit ihren hellen Putzflächen ist ein bedeutsames Gegenstück zu dem benachbarten Weinlager von Reidemeister & Ulrichs. Auch hier klare Formen und gute maßstäbliche Verhältnisse in Fenster- und Wandflächen (Abb. XI k 24).
Große, sprossenlose Fenster ermöglichen dem aufsichtführenden Personal in der Expedition der Germania-Brauerei C. Dressler einen umfassenden Überblick über den ganzen Hof zur Kontrolle der ein- und ausfahrenden Wagen. Durch das Vortragen des Obergeschosses gelang es, den Raumbedarf dieser Expedition den engen Verkehrsflächen im Hof anzupassen. Die Bleiverglasung des kleinen Trinkraumes im Untergeschoß steht im starken Kontrast zu den großflächigen Scheiben des Arbeitsraumes. Bei aller Schlichtheit eine interessante Lösung (Abb. XI k 25).



Abb. XI k 25 Germania-Brauerei C. Dressler
Expedition, 1950, Architekt BDA H. G. Rehberg

Das inmitten eines Wohngebietes belegene, mit repräsentativem Mitteleingang versehene Bürogebäude der Firma Gustav F. Gerdts bemüht sich



Abb. XI k 26 G. F. Gerdts
Spezialgeräte für Dampftechnik, 1946/47, Architekt Reul

mit Erfolg, durch gepflegte Grünflächen das Strukturfremde und gestalterisch in dieser Umgebung Ungewöhnliche zu mildern (Abb. XI k 26).
Für die Fabrikation und Pflege des neuzeitlichen Verkehrsmittels, des Kraftwagens, baute man entsprechend neuzeitliche Werksanlagen. Der Konstrukteur des Kraftwagens mit seinem Betriebsingenieur auf der einen Seite und der gestaltende Architekt auf der anderen entwickelten, teils aus vorhandenen Fabriken, teils von Grund auf neu die modernen Industriestätten. Die Lichtbilder der Borgward- und Goliath-Werke (Abb. XI k 27 bis 30) lassen erkennen, welch vielfältiges



Abb. XI k 27 Borgward-Werke, Sebaldsbrück
Wiederaufbau Halle I, 1948, Architekt BDA Lodders

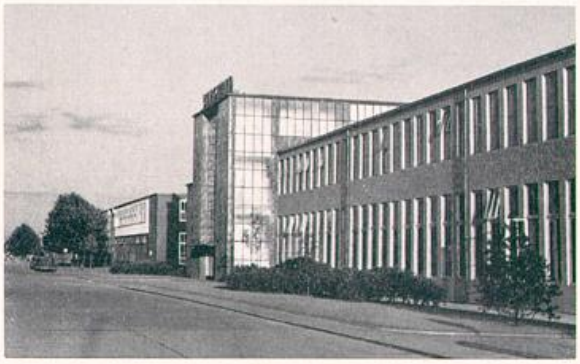


Abb. XI k 28 Borgward-Werke, Sebaldsbrück
Umbau des zerstörten Rohrmagazins
in ein Verwaltungsgebäude, 1948/50
Architekt BDA Lodders

Ansehen diese Baulichkeiten erhalten, wenn eine geschickte Hand aus der jeweiligen Zweckbestimmung heraus, durch sinnvollen Wechsel von Wand- und Fensterflächen unterstützt, es versteht, das lebhafte Treiben im Inneren nach außen zu übertragen.
Das gilt im gleichen Maße auch für die Schnell- und Pflegedienstanlage der Firma Schmidt & Koch, in deren Erdgeschoß der Kraftwagen seine regelmäßige Wartung erhält, während im oberen Stock Räume für Erholung und Aufenthalt des Menschen



Abb. XI k 29 Goliath-Werk, Hastedt, Halle IV, 1950
Architekt BDA Lodders



Abb. XI k 30 Goliath-Werk, Hastedt
sechsstöckiges Werkgebäude, 1951
Architekt BDA Lodders



Abb. XI k 31 Schnell- und Pflegedienstanlage
Schmidt & Koch, Architekt BDA H. G. Rehberg

untergebracht sind. Auch hier ein ungehindertes Ineinanderübergehen der inneren und äußeren Betriebsvorgänge (Abb. XI k 31).

Die wenigen gezeigten Beispiele können auf allen Gebieten der industriellen Fertigung, der Lagerung von Kaufmanns- und sonstigen Gütern und allgemein in sämtlichen technischen Bereichen unseres vielseitigen Bremer Wirtschaftslebens beliebig vermehrt werden. Sie zeigen aber schon in dieser kleinen Auswahl, daß die bremische Wirtschaft mit offenen Sinnen für von außen kommende Anregungen sich ehrlich bemüht, ihren industriellen Bauwerken den Ausdruck ihrer Zeit zu geben. Das bedeutet keineswegs ein Aufgeben alter bremischer Tradition, sondern ist vielmehr ein starker Beweis für die sich immer wieder verjüngende und erneuernde Lebenskraft unserer alten Hansestadt, die, selbstbewußt und in sich fest gefügt, wie auf allen anderen Gebieten, auch auf dem des industriellen Hochhauses zeitgemäß und praktisch arbeitet, wenn die Umstände es erfordern.

Rehberg

XII

WOHNHÄUSER

a) Privater Wohnungsbau

Verbundenheit mit der Heimat:

„Wohl atmet Bremen die freie Luft der See, wohl hat es in Weltverkehr und Welterfahrung seinen Sinn geweitet; noch aber ist es nicht zu einer charakterlosen Weltstadt mit ihrer unorganischen Häufung von Häusern und Menschen geworden, noch hat sich unsere Stadt ihr eigenes Gesicht als Ausdruck ihrer Geschichte und ihres Wesens bewahrt, noch reden ihre Straßen, Plätze und Gebäude eine eigene Formensprache, noch ist der Bremer nicht ein land- und stammentfremdeter Großstädter, der überall zu Hause ist, aber nirgends eine Heimat hat; noch fühlt sich der Bremer erdverbunden. Aus der Mutterlandschaft Niedersachsens wächst seine Eigenart; sie gibt auch allem, was Bremen an geistigen und wirtschaftlichen Werten geschaffen hat, ihr Gepräge."

Aus einer Rede von Bürgermeister Dr. Spitta auf der Niederdeutschen Woche in Bremen, September 1922.

Das Bremer Wohnhaus

Das Wesen eines Menschen prägt sich deutlich aus in der Art, wie er sich sein Haus wünscht und baut, wie er wohnt und wie er sein Haus in die Stadt oder die Landschaft einfügt. Wie alles Lebendige ist dieses Wohnideal und seine Verwirklichung dem Wandel unterworfen.

Wenn wir jetzt einen kurzen Überblick über das bremische Wohnhaus in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts geben wollen, so werden wir als Betrachter und Mitschaffende unserer Zeit zu einer Pause der Besinnung gezwungen, wenn wir das 1900 abgeschlossene Buch „Bremen und seine Bauten" zum Vergleich durchblättern. Das war damals ein Rechenschaftsbericht, der nicht nur in etwas großartiger Weise stolz vermeldet, „wie herrlich weit wir es gebracht", sondern es spricht aus vielen Zeilen trotz verständlicher Befangenheit in bezug auf manch greuliche Leistung der Zeitgenossen doch ein hohes Maß von Verantwortung gegenüber dem lebendig sich wandelnden geliebten Wesen Bremens, so wie es von den Voreltern überkommen, und wie es auf die Nachfahren weitergegeben wurde.

Wenn wir nun heute nach Ablauf eines weiteren, wahrlich ereignisreichen Halbjahrhunderts wieder die Bilanz ziehen, so sind wir uns dessen bewußt, daß unsere Enkel um das Jahr 2000 uns nicht nur nach unseren sichtbaren Werken beurteilen werden, sondern auch nach unseren Gedanken, die diesen Werken zugrunde lagen oder ihnen vorauseilten.

Um von der Vielfalt der Formen der seit der Jahrhundertwende gebauten Wohnhäuser nicht verwirrt zu werden, wollen wir uns zuvor als führenden Faden der Ariadne die wesentliche Frage stellen, ob trotz des scheinbar unvereinbar Gegensätzlichen in der Fülle der Erscheinungen, die das geistige Bild der Wohnstadt Bremen ergeben, sich nicht doch das Gemeinsame aufzeigen lasse, nämlich das eigentlich Bremische.

Die geistigen Eigenarten des Bremers hat kürzlich Heinrich Maas[1]) in vier klar herausgestellten Grundideen sehr überzeugend definiert. Nun kommen neben den geistigen Kräften (die in der Mythologie als „männlich" begriffen wurden) bei jeder Schöpfung in der materiellen Ebene, wie also beim Hausbau, die „mütterlichen" Einflüsse (nichts anderes bedeutet ja „materiell" im eigentlichen Wortsinne) der Landschaft und der sachlichen Gegebenheiten hinzu. Folgen wir also bei unseren Überlegungen der Reihenfolge der von Maas aufgestellten vier Thesen:

Niedersächsischer Ursprung

1. Der Ursprung der Bremer Bevölkerung aus dem niedersächsischen Bauerntum erklärt seine Vorliebe für das Landhaus oder doch wenigstens das Haus im Garten. Hierzu kommt die Landschaft im weitesten Sinne, also nicht nur die fruchtbare Ebene mit Gräben, Kanälen und Teichen, die baumreiche Geest am Strom, sondern auch Wolken und Winde mit den wohltätigen und hemmenden Einflüssen des Klimas als bestimmender Faktor.

Aber das mütterliche Element ergibt auch das ur-

[1]) Regierungsdirektor Dr. Heinrich Maas, „Geist und Formen des bremischen Staatslebens" in: „Schaffendes Bremen", Bremen-Frankfurt/M. 1952.



Abb. XII a 1 Lindenstraße 1, Bremen-Aumund, 1908
Architekten BDA Behrens und Neumark



Abb. XII a 2 Brahmsstr. 1, Ecke Georg-Gröning-Straße
1909, Architekt BDA Hugo Wagner †



Abb. XII a 3 Bentheimstraße 23, 1908
Architekt Rudolf Alexander Schröder und D. Luley †



Abb. XII a 4 Rockwinkler Heerstraße 119, 1909
Architekt BDA Hans Haering



Abb. XII a 5 Schwachhauser Heerstraße 78, 1911
Architekt BDA Abbehusen † und Blendermann †

sprüngliche Material: neben Holz, Lehm und Reth für das Landhaus, vor allem den Backstein, das schlechthin klassische Material der norddeutschen Baukunst, und der Strom bringt auch den „Bremer Stein" aus den Sandsteingebirgen der Oberweser, der die plastische Durchbildung selbst feingliedrigster Außenbauteile in dauerhaftester Weise auch in unserem aggressiven Klima erlaubt. Ferner fordert der oft trübe verhangene Himmel einerseits, wie die offene, freimütige Art des Bremers andererseits, die großen Fenster, die Bremen schon früh den Ehrentitel einer „urbs vitrea", der glasreichen Stadt, eintrugen.

Die neuen Industrieprodukte, wie Spiegelglas, Preßklinker, Zementbeton und Stahl, haben durch ihren Herstellungsprozeß soviel vom mütterlichen Leben verloren, daß ein Mehr an männlichem Schöpfergeist diesen Mangel erst in generationenlangem Bemühen wird wettmachen können. Eine neue Form wird also nicht durch ein neues Material geschaffen, sondern nur durch eine neue Konstruktion, die für eine neue Aufgabe das Material völlig durchgeistigt. Bei dem Stahlbrückenbau zum Beispiel scheint uns dieses Ziel erst in den letzten Jahrzehnten überzeugend erreicht worden zu sein, nachdem eine ganz neue Mathematik die Voraussetzung dazu schuf. Dazu waren seit 1779, dem Baujahr der ersten eisernen Brücke über den Severn, also etwa fünf Generationen nötig! Es fragt sich aber, ob das Wohnen in einem Landhaus wirklich eine so neue Aufgabe sei, wie sie der Ingenieurbau immer wieder zu lösen hat, oder ob es nicht letztlich eine fast unwandelbare menschliche Angelegenheit bleibt.

Der Backstein ist, trotz aller inzwischen aufgetauchten Austauschstoffe, auch vom technischen Standpunkt, immer noch das zweckmäßigste Außenwandmaterial geblieben. Aber auch künstlerisch gesehen, hat nicht nur die heimische Abwandlung der Gotik, der Weser-Renaissance und des Barocks (etwa eines Schlaun) bewiesen, daß der Backstein, richtig angewandt, ein wahrer „Bauedelstein" sein kann. Wir haben uns ja auch gewöhnt, die Bauten der Römer, etwa das Pantheon oder die Maxentiusbasilika, in ihrem jetzt wieder sichtbaren Backsteingefüge mit ihrer darin erkennbaren klugen Konstruktion der Entlastungsbögen usw., mehr zu lieben, als wenn die dünne Inkrustation noch erhalten wäre, die einen Quaderbau aus Marmor vortäuschen sollte.

Nach der erfolgreichen Überwindung des Schocks, den die Backstein-Rohbauten, etwa der kgl.-preußischen Heeresbauämter des 19. Jahrhunderts, zunächst hinterlassen hatten, kehrte man allmählich auch im bremischen Wohnungsbau in zunehmendem Maße zum Ziegelrohbau zurück, nicht zuletzt auch aus der Erkenntnis, daß die klimatischen Bedingungen an der Wasserkante (Wechsel der Luftfeuchtigkeit mit jedem Tidenwechsel in Frostperioden!) diese Bauweise dem Putzbau an Dauerhaftigkeit enorm überlegen machen, von der größeren Farbigkeit und Lebendigkeit der Er-



Abb. XII a 6 Marcusallee 3, 1911
Architekt BDA Abbehusen † und Blendermann †



Abb. XII a 7 Schwachhauser Heerstraße 32, 1912
Architekten BDA Eeg und Runge †



Abb. XII a 8 Parkallee 119
Architekten BDA Hans † und Heinz Lassen



Abb. XII a 9 a Vahrer Straße 405, 1913
Architekt BDA Eduard Gildemeister †

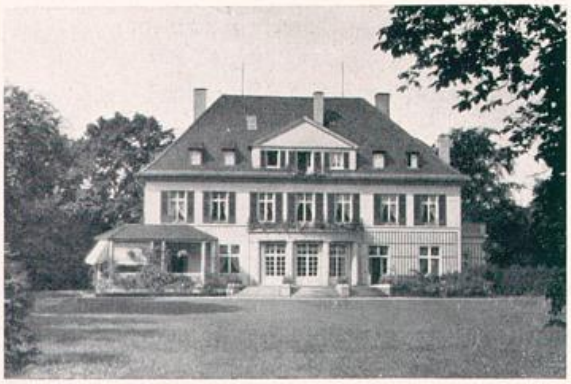


Abb. XII a 9 b Vahrer Straße 405
Gartenansicht



Abb. XII a 10 Schwachhauser Heerstraße 66, 1913
Architekten BDA Eeg und Runge †

scheinung auch gerade an trüben Tagen oder im Gegensatz zum Grün der Landschaft, gar nicht zu reden. Vom Klinkerbau für das Wohnhaus ist man dagegen glücklicherweise, auch auf Grund praktischer Erfahrungen, bald wieder abgekommen.
Auch dort, wo sich aus bestimmten Gründen keine Vormauerziegel, auf gut bremisch „Rotsteine" genannt, beschaffen ließen, hat sich der immer häufiger angewandte Schlämmputz durchgesetzt, wofür unsere Abbildungen eine ganze Reihe vorzüglicher Beispiele zeigen. Hierbei wird die Außenwand, die aus gewöhnlichen porösen Hintermauerziegeln bestehen kann, nur mittels einer dünn mit dem Quast verteilten Schutzschicht versehen, durch welche die handwerkliche Struktur des Mauerwerks noch lebendig erkennbar bleibt. Diese ehrliche Ausführungsart, mit der ein Wandbaustoff minderer Qualität wetterfest gemacht werden kann, hat außerdem den Vorzug, mit den Jahren schöner zu werden, da jeder neue Anstrich die Oberfläche noch zarter gliedert. Aber selbst wenn dieser aus Gründen der Sparsamkeit unterbleiben muß, wird hierbei nie ein verwahrlostes Aussehen vorkommen, wie dies beim ungepflegten Außenputz sehr bald entsteht.
Für den Außenputz gilt das berühmte Wort von Fritz Reuters Onkel Bräsig: „Die Armut kommt von der Powerteh!" Zu allen Blütezeiten der Baukunst wurde der Außenputz nur angewandt, um etwa Lehmwände zu schützen. Erst mit dem Barock und dem Klassizismus – in der Antike genau wie im Abendland, in der die Bauleidenschaft die verfügbaren materiellen und personellen Mittel weit überstieg –, wurde der Putz zu einem Mittel, die optische Wirkung edlerer Materialien zu ersetzen und vorzutäuschen, also zum Verschleiern der Armut auf materiellem wie auf geistigem Gebiet.
Immerhin können wir hier einige Beispiele jüngster Versuche in unseren Abbildungen zeigen, auch den Außenputz, dem handwerklichen Vorgang des Kellenauftrages gemäß, lebendig zu gestalten, da es doch unlogisch erscheint, vom Handwerker zu verlangen, die Außenwandfläche in mathematischer Exaktheit mit dem Putzbrett „totzureiben", solange nicht Maschinen für diese saure Arbeit erfunden sind.
Daß der so häßliche Zementputz für die Außenwand nicht nur eine überflüssige Verteuerung darstellt, sondern gerade in technischer Hinsicht eine große Zahl von Mängeln im Gefolge hat, ist erst kürzlich von dem Bremer Ausschuß für wirtschaftliches Bauen von Vertretern aller beteiligten Fachkreise erarbeitet und in einem Merkblatt, das einen Außenputz aus hydraulischem Kalk empfiehlt, der Fachwelt mitgeteilt worden.
Außer der Wiederentdeckung des Backsteins als Ausdrucksmittel einer echten heimischen Baugesinnung, soll hier ein weiteres Beispiel der Wiederaufnahme einer typisch norddeutschen Bauweise erwähnt werden, nämlich die Dachdeckung mit der heimischen S-Pfanne. Diese ist eigentlich eine Kombination aus dem antiken wie mittelalterlichen Mönch- und Nonnenziegel, um Material und damit Gewicht zu sparen: Aus dem fetten Niederungslehm lassen sich nämlich keine ebenen Ziegelplatten, wie etwa die „Biberschwänze" brennen, wie das der Gesteinslehm der Mittelgebirgslandschaften erlaubt, da sie sich beim Trocknen und Brennen zu stark verformen würden. Die daraufhin plastisch gebogene S-Pfanne verlangt, gemäß ihrer Form und Größe, klare, große und ruhige Dachformen, die mit Rücksicht auf Re-



Abb. XII a 11 Wohnhausgruppe in der Großgörschenstraße, 1913/14
Architekt BDA Heinz Stoffregen †

…en und Wind einen gewissen Neigungswinkel …eder unter- noch überschreiten dürfen. Unter…rechungen der Dachhaut lassen sich in demsel…en Material am besten durch Anheben in Art der …genannten Schleppgaube erreichen, alle an…eren Gaubenarten erfordern Einführen eines drit…n Baustoffes. So besteht also – durchaus nicht …fällig – ein denkwürdiger Zusammenhang zwi…chen dem Urstoff, den die Mutter Erde liefert, und …er sich konsequent aus ihr ergebenden Dach…estaltung, die dem Charakter der Bewohner die…es Landes so auffällig entspricht.

…s ist bezeichnend für das wachsende Verständ…is für eine berechtigte Eigenart, daß bei den bre…ischen Wohnhausbauten in zunehmendem Maße …ieses heimische Material verwendet wurde, …elches doch der Formenvielfalt so strenge Be…chränkungen auferlegt. Im vorigen Jahrhundert …agegen glaubte man, ohne die Mannigfaltig…eit der Gliederung, die sich bei Anwendung des Schiefer-, Blech- oder Holzzementdaches an…oten, nicht auskommen zu können. Man könnte also unsere Ära für diesen freiwillig eingegangenen Verzicht auf die landschaftsfremden Dachdeckungsstoffe fast uneingeschränkt loben, wenn nicht eine Untugend der Zeit allzu weit verbreitet wäre: Das Unvermögen, warten zu können, das heißt, eine gute Sache ausreifen zu lassen. Man verwendet nämlich leider, in den letzten Jahren im steigenden Maße, eine Engobe[2]) in der Absicht, die grelle Farbe der ersten Neubauzeit zu vermeiden, und vergißt dabei, daß das unverfälschte Material sich in der Landschaft sehr bald mit herrlichem Grün und Grau überzieht, in der Stadt mit allen Schattierungen bis zum Schwarz, die engobierte Pfanne jedoch von Jahr zu Jahr häßlicher wird und stets unlebendig bleibt.

Unsere Zeit empfindet wieder deutlich – davon zeugen alle unsere Abbildungen –, daß ein Wohnhaus, das sich, freistehend unter unserem weiten



Abb. XII a 12 Marcusallee 35, 1914
Architekten BDA Wellermann † und Frölich †

[2]) Angußfarbe

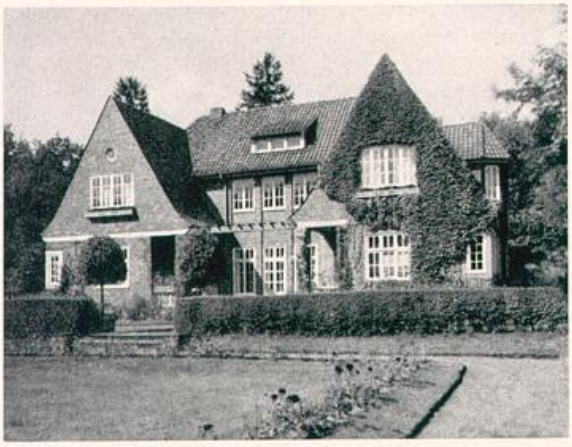


Abb. XII a 13 Lindenweg, Oberneuland, 1914/15
Architekt BDA Hans Haering



Abb. XII a 14 Marcusallee 15, 1915
Architekt BDA Eduard Gildemeister †



Abb. XII a 15 Lindenweg, Oberneuland, 1922
Architekt BDA Hans Haering

Himmel, gegen Wind und Wetter behaupten soll, des behütenden und schützenden Daches bedarf. Anders in der geschlossenen Stadtbebauung, hier sind die mit den neuen Baustoffen gedeckten Plattformdächer durchaus am Platze. Die ohnehin höheren Baumassen sollen hier ja die Seitenwände eines Straßen- oder Platzraumes bilden und rücken gleichsam dicht zusammen wie die Schafe in der Hürde. Und immer noch werden sie ja überragt von den in das Reich der Luft und des Geistes hinweisenden Kirchtürmen (griechisch heißen beide Begriffe „pneuma"!), eine Aufgabe, die bei dem freistehenden Landhaus eben das Dach, allenfalls ein riesiger Baum, übernehmen muß.

Maritime Einstellung

2. Die maritime Einstellung des Bremers prägt sich naturgemäß auch im Hausbau aus. Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit des Grundrisses legen allerdings schon zumeist die wirtschaftlichen Erfordernisse der Zeit nahe. Aber man nimmt auch die Mühsal des Wohnens auf verschiedenen „Decks", d. h. Geschossen in Kauf, bei oft recht steilen und schmalen Treppen und engen Fluren. Aber man will sein geruhsames Heim mit der auch auf den Schiffen geübten peinlichen Sauberkeit. Daß die anderen Anwohner der Nordsee, insbesondere die Holländer und Engländer, zu einer sehr ähnlichen Wohnform kamen, dürfte kaum auf einen Nachahmungstrieb der Bremer schließen lassen. Vielmehr bestätigt sich hier eher unsere Theorie, nämlich daß, wenn die in unseren vier Thesen genannten Grundvoraussetzungen ähnlich sind, auch die Ergebnisse ähnlich aussehen müssen.
Nie jedoch sind die Bremer in das romantische Extrem verfallen, ihr Haus, das ihnen eine Heimstatt an Land bedeutet, in jenen Formen zu gestalten, die im Schiff- oder Fahrzeugbau den Ausdruck des dynamisch-bewegten „Modernen" erzeugen, etwa mit Relingen aus Gasrohr, Treppen aus Riffelblech oder Fenstern wie im Promenadendeck. Von einem derartigen Gebilde mit horizontalen und geschwungenen Decksaufbauten, wie sie uns für eine vorübergehende Reise durchaus willkommen und gemäß sind, prägte Poelzig einmal das treffende Wort von einem „im Kohlfeld gestrandeten Ozeandampfer".

Bremen als „Polis"

3. „Bremen ist eine Polis in jenem besonderen Sinne, in dem uns dieser Begriff von der Antike her überkommen ist", zeigt Maas als dritten Punkt der bremischen Eigenart auf. Seinen eigenen vortrefflichen Ausführungen hierzu fügt er ein Zitat aus dem „Richelieu" von C. J. Burckhardt bei, das hier als die schönste neuere Formulierung wiederanzuführen erlaubt sei. Dieser



Abb. XII a 16 Häusergruppe Schwachhauser Ring, 1924
Architekten Runge † und Scotland †



Abb. XII a 17 Schwachhauser Heerstraße 65, 1925
Architekten BDA Wellermann † und Frölich †



Abb. XII a 18 Wachmannstraße 76, 1925/26
Architekten BDA Behrens und Neumark



Abb. XII a 19 Hollerallee 14, 1925/26
Architekten BDA Behrens und Neumark



Abb. XII a 20 Friedrich-Mißler-Straße 10, 1927
Architekt BDA Rud. Jacobs †

Historiker unserer Tage hat den Begriff der Polis nicht nur aufwachsend in seiner Schweizer Heimat als Baseler Patrizier erlebt, sondern auch in seiner Eigenschaft als Hoher Kommissar des Völkerbundes in Danzig wahrhaft vorgelebt:

„Hinter den Mauern lebt das Gemeinwesen mit seiner starken gemeinsamen Seele, die alle umfaßt, jedem der Seinen ein unverkennbares Zeichen mitgebend, wohin immer in der Welt er sich verliere. Hier wirkt jene mächtige

und oft bittere Liebe, die alle wahren alten Städter an das Wesenhafte ihrer engen, kraftvollen und einzigartigen Heimat bindet. Hier gilt es, etwas zu schützen, das, einmal verloren, von keinem später lebenden Geschlecht wird ersonnen werden – das einmalige Geheimnis der ‚Polis', das ein so großes ist, weil es das Leben der einzelnen, die daran teilhaben, nach rückwärts wie in die Zukunft hinein verlängert, weil diese einzelnen ihm dienen dürfen, gebunden an die lange Reihe der Vergangenen und der Zukünftigen, bis zu dem Tage, an dem der Frevler kommt und die Flamme dieses Geheimnisses löscht."



Abb. XII a 21 Schwachhauser Heerstraße 224, 1928
Architekt BDA Rud. Jacobs †



Abb. XII a 22 Riensberger Straße 45, 1928/29
Architekt BDA Arthur Bothe

Nach dieser Klarstellung des inneren Wesens des „Polis"-Begriffes erübrigt es sich, auf die besondere Beziehung zum Eigenhaus und seiner Eigenart als seelisches Bedürfnis noch erläuternd einzugehen.

Calvinistischer Einfluß

4. Den Einfluß des Calvinismus auf das politische, wirtschaftliche und kulturelle Leben hat Maas, den berühmten Studien Max Webers folgend, so ausführlich dargelegt, daß hier nur die Beziehungen zum Hausbau aufgezeigt zu werden brauchen. So entspricht es dem dadurch geprägten Wesen des Bremer Kaufmannes, daß sein Heim nicht nur „seine Welt" ist, sondern daß es mit allen seinen Vorzügen in antiker Gastlichkeit auch seinen Geschäftsfreunden offensteht. Da unbewußt die Blüte eines Geschäftshauses als Anerkennung eines gottgefälligen Lebens empfunden wird, wird auch der Geschäftsfreund einem wohlgegründeten Heim im gesegneten Familienkreise, in den er gastlich hineinbezogen wird, eher das nötige Vertrauen schenken, das ja die Voraussetzung aller Geschäfte auf Gegenseitigkeit bildet, als einer anonymen Firma, die ihren Partner in einem protzigen Geschäftslokal empfängt und dann einem neutralen Hotel überläßt. Diese vielfach noch geübte Gastlichkeit, die der Anbahnung von Weltbeziehungen dienen kann, ist eine für viele andere Städte nicht mehr zutreffende Ursache, warum das Haus des Bremer Kaufmannes auch in heutiger Zeit einen gewissen Aufwand rechtfertigt.

Allerdings zeigen unsere nach dem Jahrgang ihrer Entstehung geordneten Hausansichten ganz deutlich, wie auch die Größe der Wohnhäuser sich seit der Jahrhundertwende immer mehr den veränderten wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen anpaßt. Die repräsentative Größe, wie sie etwa noch im vorigen Jahrhundert durch das Schloß Rickmers in der Vahr vertreten wurde, erscheint, schon von der Personalfrage her gesehen, gar nicht mehr wünschenswert (Abb. XII a 1 bis 65).

Je weiter diese Entwicklung durch Nachkriegswirkungen, Inflation und dann wieder durch den zweiten Weltkrieg und seine Folgen beschleunigt wurde, um so kleiner werden naturgemäß auch die Häuser. Aber auch bei den kleinsten Beispielen von Wohnhäusern, die aus Gründen der Steuerbegünstigung zwischen 150 und 100 qm Wohnfläche enthalten, wird nie auf die großzügige Behaglichkeit der Wohnräume verzichtet, wogegen man sehr wohl die Schlafräume im Dach



Abb. XII a 23 Wohnhausgruppe
Friedrich-Mißler-Straße 2—2c, 1928/29
Architekt Fritz Strohecker †



Abb. XII a 24 Marcusallee 37, Gartenseite, 1929
Architekten BDA Wellermann † und Frölich †



Abb. XII a 25 Schwachhauser Heerstraße 60 a, 1930
Architekt BDA Otto Blendermann †

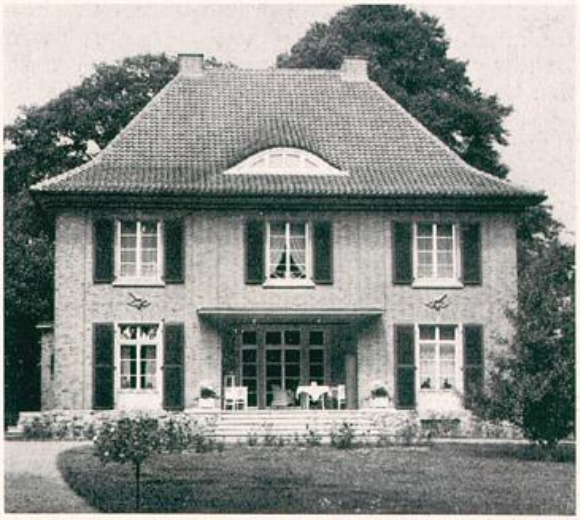


Abb. XII a 26 Schwachhauser Heerstraße 180, 1929
Architekt BDA Rud. Jacobs †



Abb. XII a 27 Wohnhausgruppe Schwachhauser Ring, 1930, Architekt BDA Rud. Jacobs †

auf das Äußerste zusammendrängt. Im Wohnteil des Erdgeschosses wird mindestens e i n wirklich großer Wohnraum von meist 50 qm vorgesehen, der durch intensive Öffnung nach einer Terrasse und dem Garten noch bedeutend erweitert erscheint.

Da im Zuge dieser Entwicklung auch die großen Parks der Vorkriegszeit, soweit sie nicht mit den öffentlichen Grünanlagen vereint werden konnten, parzelliert werden mußten, ergab sich dadurch immerhin für viele Neubauten die Möglichkeit, den auch im Hinblick auf diesen Gesichtspunkt besonders wünschenswerten Garten unmittelbar beim Haus wieder zu verwirklichen.

Der beglückendste Umstand für das soziale Leben in Bremen ist die Tatsache, daß überall in den Vororten, sei es in Schwachhausen, Oberneuland oder Lesum, kleinste und größte Häuser einträchtig nebeneinanderstehen, und daß der kleine Handwerker oder Arbeiter, der in seinem eigenen Hause wohnt, gar nicht auf die Idee kommt, den reichen Kaufherrn in seinem aufwendigen Hause und mit seinen großen Sorgen im geringsten zu beneiden. Stolz und sich gleichberechtigt fühlend, stellt der Maurergeselle mit dem Senator über den Gartenzaun Betrachtungen an über Erdbeer- oder Rosensorten, oder sie teilen, gar im gemächlichen Platt, ihre Sorgen über die Wühlmäuse oder das Wetter.

Wenn wir noch einmal das Werk „Bremen und seine Bauten" von 1900 prüfend zur Hand nehmen, so steht es uns nicht an, das Werk jener Generationen allein als hohle Phrase und aufgedonnerten Bombast zu verurteilen, ohne gleichzeitig der Tatsache eingedenk zu sein, daß die I d e e n, die der Tat vorauseilen, und somit die Umkehr (die Metanoia) erst ermöglichen, bei einzelnen schon kurz nach den Gründerjahren zu reifen begannen.

Hier ist zunächst der 1844 in Kassel geborene Architekt Karl S c h ä f e r zu nennen. Mit seinen akademischen Rekonstruktionen mittelalterlicher Bauwerke ist man allerdings heute ebensowenig einverstanden, wie mit denen des berühmteren Viollet-le-Duc in Frankreich. Aber S c h ä f e r war in seiner Zeit der einzige Lehrer (an den Hoch



Abb. XII a 28 Oberneulander Landstraße 177, 1933
Architekt Wilhelm Wolff †



Abb. XII a 30 Lesum, Lesmonastraße, 1935
Architekt BDA Eberhard Gildemeister



Abb. XII a 29 Marcusallee 22, 1935
Architekt BDA Fr. Wildschütz



Abb. XII a 31 Richard-Dehmel-Straße 3, 1935
Architekt BDA Eberhard Gildemeister



Abb. XII a 32 Wohnhausgruppe Niedersachsendamm, 1935/36
Architekten BDA Heinr. W. Behrens



Abb. XII a 33 Bandelstraße, 1936
Architekt BDA Eberhard Gildemeister



Abb. XII a 34 Fischerhude, 1936
Architekt BDA Fritz Brandt

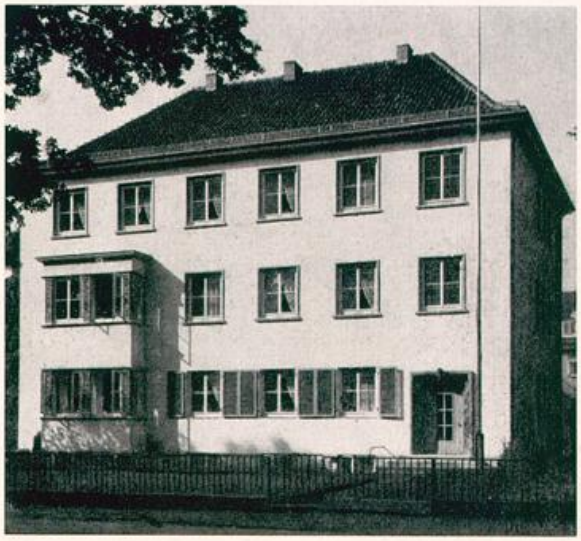


Abb. XII a 35 Hollerallee, 1936
Architekt BDA Hans Bruhn



Abb. XII a 36 Lüder-von-Bentheim-Straße 8, 1936
Architekt BDA Friedrich Schumacher



Abb. XII a 37 Marcusallee 63, um 1936
Architekt Prof. Scotland †

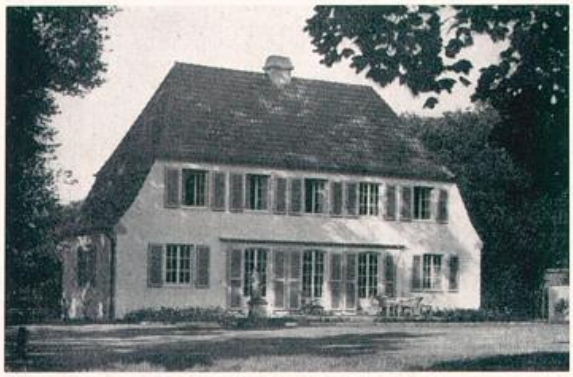


Abb. XII a 38 Oberneulander Landstraße 31, 1936
Architekt BDA Arthur Bothe



Abb. XII a 39 Riensberger Straße 49, 1937
Architekt BDA Arthur Bothe

schulen von Berlin und später Karlsruhe), der seinen Schülern nicht nur Kenntnisse vermittelte, sondern den im Sittlichen begründeten Zusammenhang zwischen Konstruktion und Form in seinem ganzen Lehrsystem aufzeigte. Dies wurde von seinem bedeutendsten Schüler und Nachfolger auf seinem Karlsruher Lehrstuhl, Friedrich Ostendorf, über die Enge der von Schäfer den Deutschen allein als würdig zuerkannten Gotik zu einer allumfassenden Bautypenlehre erweitert, die über Ostendorfs Tod in den Kämpfen um die Lorettohöhe im Jahre 1915 hinaus, nicht nur in seinen Schülern weiterlebte, sondern auch beispielhaft in seinen „Sechs Bücher vom Bauen" eine kaum zu überschätzende Nachwirkung in die Breite und Tiefe gewann. Ohne Ostendorf ist auch gerade die Entwicklung der Bremer Architekten, die in diesem Halbjahrhundert bestimmend für das bremische Bauen wurden, gar nicht zu denken.

Neuorientierung

Auch an Schultze-Naumburgs Bauten sowohl wie an seine „Kulturarbeiten" muß erinnert werden, wenn man die Umkehr begreifen will, die nicht etwa erst nach dem verlorenen Kriege 1918 einsetzte, sondern durchaus mit den ersten Jahren unseres Jahrhunderts auf dem Höhepunkt der äußeren Macht und des scheinbaren Glanzes.
Diese Neuorientierung offenbart sich aber auch dem aufmerksamen Leser so mancher Beiträge unseres Kompendiums von 1900. So wäre auch heute den Beiträgen des Architekten Heinrich Mänz über die geschichtliche Entwicklung des bremischen Wohnhauses und der baugeschichtlichen Übersicht des Bremer Kunsthistorikers Carl Schaefer nur wenig hinzuzufügen und nichts zu streichen, auch nicht in den Teilen, in denen versteckt Kritik an der eigenen Zeit geübt wird. Die bedeutsamsten Beiträge in diesem vorausgegangenen Bande über Bremens Bauten bis 1900 verdanken wir in Worten und Werken dem Architekten Eduard Gildemeister, dem es vergönnt war, in seinem fast hundertjährigen Leben noch ein Menschenalter lang in unserem Jahrhundert zu wirken. So erscheint es gerechtfertigt, hier eine kurze Würdigung seines Schaffens aus der Feder seines Sohnes Hermann folgen zu lassen, wobei wir der gerade in Bremen so deutlich werdenden sichtbaren Zusammenhänge der Generationen nicht ohne eine starke innere Berührung innewerden. Nun mag der in den ausgefahrenen Gleisen landläufiger und zeitgebundener Kritik bewanderte Betrachter der hier beigefügten Abbildungen der Wohnhäuser aus der Zeit zwischen 1900 und 1951 das heiße Bemühen der bremischen Baukünstler, ohne Bruch der historischen Entwicklung zu einem zeiteigenen Ausdruck zu kommen, mit dem unverstandenen Schlagwort Eklektizismus abtun. Hierbei wird meist übersehen, daß der Versuch, einen neuen „Stil" zu erzwingen, schon im Jugendstil als vergängliche Mode untergehen mußte.
Goethe sieht im Eklektizismus die (einer alternden Kultur gemäße) philosophische Grundhaltung, die natürlich auch für die Baukunst anzuwenden ist (1829, Wilhelm Meister):

„Ein Eklektiker aber ist ein jeder, der aus dem, was ihn umgibt, aus dem, was sich um ihn ereignet, sich dasjenige aneignet, was seiner Natur gemäß ist; und in diesem Sinne gilt alles, was Bildung und Fortschreitung heißt, theoretisch oder praktisch genommen.
Zwei eklektische Philosophen könnten demnach die größten Widersacher werden, wenn sie, antagonistisch geboren, jeder von seiner Seite sich aus allen überlieferten Philosophien dasjenige aneignete, was ihm gemäß wäre. Sehe man doch nur um sich her, so wird man immer finden, daß jeder Mensch auf diese Weise verfährt und deshalb nicht begreift, warum er andere nicht zu seiner Meinung bekehren kann."

Bei der Auswahl der Abbildungen, die Arthur Bothe besorgte, sind wir uns der vielen Schwierigkeiten bewußt, die damit immer verbunden sein müssen. Einmal war von einer Reihe hervorragender Bauten kein Bild zu beschaffen, insbesondere leider nicht von denen, die der Bombenkrieg zerstörte.
Zum anderen liegt es in der Natur der Sache, daß die Kamera nur von einem Standpunkt und zu einem Zeitpunkt arbeiten kann, die menschliche Anschauung aber das Vermögen hat, räumliche und zeitliche Eindrücke zu verschmelzen, mit der segensreichen Zugabe, über Häßliches und Störendes einfach hinwegzusehen, und so zu einem „Bild in der Seele" zu gelangen, das durch lebendiges Anschauen über große Zeiträume unter immer neuen Begleitumständen heranreift. Der Leser ist in der glücklichen Lage, in diesem Sinne die reichere Wirklichkeit der im Bild nur angedeuteten Gegebenheiten erneut anschauen zu können.
Schließlich wird mancher die Beigabe von Grundrissen und Innenräumen vermissen, die sich aus technischen Gründen als unmöglich erwies. Dieser Mangel wird großenteils dadurch gemildert, daß sich das Bauen von innen nach außen in zunehmendem Maße durchsetzt, so daß es dem aufmerksamen Betrachter durchaus möglich wird, wenigstens die Raumbeziehung auf die Außenwelt zu erahnen.
Das Primat der Außenansicht gegenüber dem persönlichen Bereich des Innenraumes für das öffentliche Interesse hat Fritz Schumacher in seiner kurz vor seinem Tode erschienenen Schrift „Erziehung durch Umwelt" treffend gewertet:

„Wir müssen uns immer mehr bewußt werden, daß es nicht eine private Sache ist, wenn man ein Bauwerk in eine Stadt stellt. Was man innen in diesem Bauwerk macht, ist ganz private Angelegenheit, was aber außen gemacht wird, ist eine Sache der Gesamtheit, die der Willkür des einzelnen entzogen werden muß. Die Eindrücke einer Stadt sind eines der wertvollsten Güter der Öffentlichkeit."

Wulf Schäfer



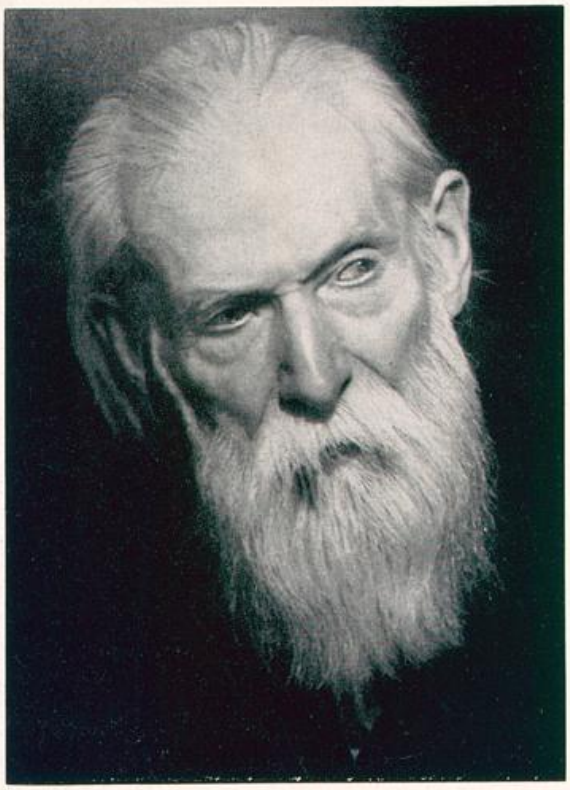
Abb. XII a 40 Schwachhauser Heerstraße 355, 1938
Architekt BDA Arthur Bothe



Abb. XII a 41 Doppelhaus Lüderitzstraße, 1938/39
Architekt BDA Hans Bruhn



Abb. XII a 42 Borgfeld, 1939
Architekt BDA Friedrich Schumacher



Architekt Eduard Gildemeister †

Wo Sonne dir entgegen lacht,
Oh, laß sie voll herein!
So schnell verbleicht der Sonnenblick,
Frau Sorge scheucht das beste Glück,
So bald bist du allein.

Wo dir ein gutes Werk gelang,
Wo guter Herzen Schein
Das Herz dir wärmt, den Mut entfacht,
Und dich dir selber Wert gemacht —
Der Platz bleibt immer dein!

Aus eigenen Gedichten

George Eduard Gildemeister

1946 starb im 99. Jahre seines Lebens der Architekt G. Ed. Gildemeister. Die Hauptzeit seines Schaffens liegt zwischen 1880 und 1915, wo er in Bremen – daneben auch besonders in Oldenburg – eine stattliche Zahl städtischer und ländlicher Wohnhäuser erbaut hat. Nicht weniger stark als durch sein Bauen hat er als Persönlichkeit von umfassender humanistischer Bildung und bis ins hohe Alter heiterem Geist sich seinen Zeitgenossen eingeprägt. Sein kultivierter Formensinn, der sich nicht auf die bildenden Künste allein beschränkte, und nicht zuletzt auch seine hohe Berufsauffassung haben die alte hanseatisch-vornehme Wohnform des Bremers durch alle Kunstverderbnis und allen Bombast des Zeitalters hindurch ins neue Jahrhundert mit hinübergerettet, wo eine junge, begabte Architektengeneration sich in herzlicher Verehrung um ihren „Gildemeister" scharte.

Das Wohnhaus und das Wohnen überhaupt haben in Gildemeisters Schaffenszeit tiefgreifende Wandlungen durchgemacht, und er hat mit ihnen allen in vorderster Front mitgerungen. Der stürmische Vormarsch der Technik bescherte dem Bauwesen fast jedes Jahr neue Erfindungen und Konstruktionen, die den Bauherren in die Augen stachen; außer den nützlichen Versorgungen mit Gas, Strom, Warmwasser, Telefon und sonstigem „Komfort" kamen auch so zweifelhafte Fabrikerzeugnisse wie gegossene oder gepreßte Ornamente in Zink, Zement, Stuck, glasiertem Ton, Linkrusta auf den Markt, die der Sucht, in Stilformen aller Zeiten zu schwelgen, entgegenkamen. Was irgendwo an Formen und Formlosigkeiten ins Dasein trat, wurde wahllos in riesigen „Motivenschätzen" veröffentlicht und jedem Unternehmer zur Ausbeutung zugänglich gemacht. Als die Jugend sich endlich gegen diese Maskerade, die im Makartstil kulminierte, auflehnte, wurde dieser „Jugendstil" auch alsbald in den modischen Dekorationstaumel hineingerissen. Ebenso erging es den Anregungen aus England, die sich in mißverstandene malerische Kompositionen umsetzten. Selbst der hochbegabte Joh. Poppe segelte mit dem Selbstgefühl des souveränen Könners vor dem Zeitenwinde und brachte, was sich seine Bauherren erträumten, stark aber ohne Maß zum Ausdruck. Ed. Gildemeister aber, so sehr er auch die Fülle und Leichtigkeit bewunderte, mit der sein erfolgreicher Kollege schuf, erkannte darin doch zugleich auch seine Schwäche und Gefahr. Auch er konnte von der Macht der Strömungen nicht unbewegt bleiben, ließ sich aber, im zeitlosen Grunde der Kulturen verankert, den Kompaß seines künstlerischen Instinktes auf die Dauer nicht verwirren. Ed. Gildemeister hat sich niemals damit begnügt, nur seine Bauherren zufriedenzustellen – er wollte vor allem vor sich selber bestehen, und sein starkes Pflichtgefühl ließ ihn von sich und anderen das höchst Erreichbare fordern. Das kostete ihn aber einen unaufhörlichen Kampf mit der knapp

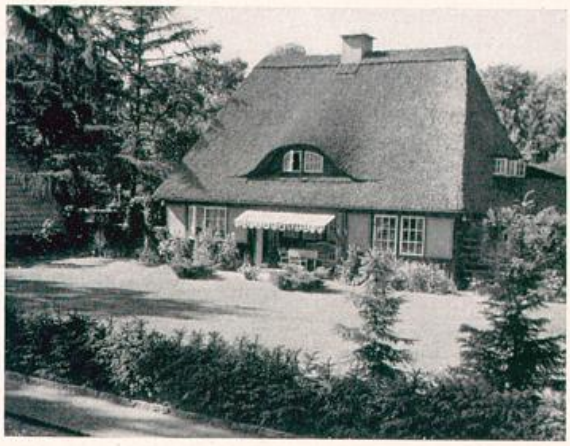


Abb. XII a 43 Zweifamilien-Behelfsheim, Bandelstraße 1947, Architekt BDA Hermann Gildemeister



Abb. XII a 44 Fischerhude, 1948
Architekt BDA Fritz Brandt



Abb. XII a 45 Mehrfamilienhaus Osterdeich 68, 1948
Architekt BDA Armin Schöning



Abb. XII a 46 Kurfürstenallee 35 c, 1949
Architekt BDA Fr. Schröder



Abb. XII a 47 Mühlental, St. Magnus, 1949
Architekt BDA Prof. Schulte-Frohlinde

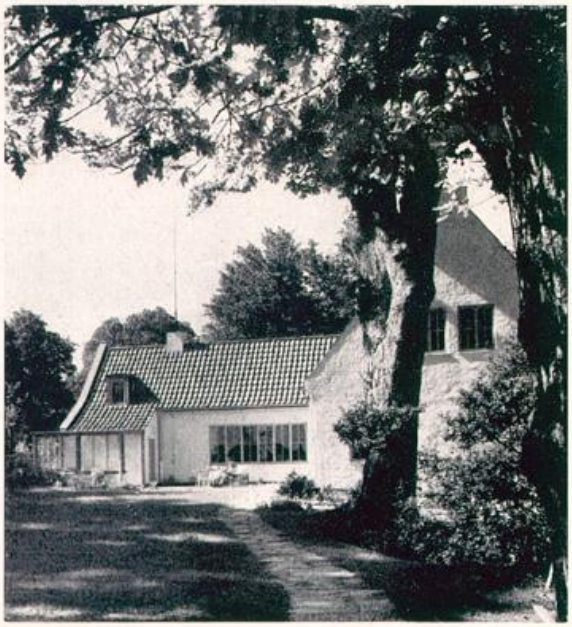


Abb. XII a 48 St. Magnus, 1949/50
Architekt BDA Rolf Störmer



Abb. XII a 49 Oberneuland, Gustav-Brandes-Weg
1950, Architekt BDA H. B. Rehberg



Abb. XII a 50 Horner Heerstraße, 1950
Architekt BDA Ostertag



Abb. XII a 51 Konsul-Mosle-Weg, Bremen-Horn, 1950
Architekten BDA Wortmann und Schott



Abb. XII a 52 Oberneuland, 1950
Architekt BDA Armin Schöning



Abb. XII a 53 Oberneuland, 1950/51
Architekten BDA W. Kläner und R. Richter



Abb. XII a 55 Oberneuländer Landstraße 187, 1950/51
Architekt BDA Th. Rosenbusch



Abb. XII a 57 Kurfürstenallee, Ecke Dijonstraße, 1951
Architekt BDA Hans Bruhn



Abb. XII a 54 Am Lehnhof, St. Magnus, 1950/51
Architekt BDA Eberhard Gildemeister



Abb. XII a 56 Konsul-Mosle-Weg, 1950/51
Architekt BDA Friedr. Neumark



Abb. XII a 58 Zehnfamilienhaus mit vier Läden
Ecke Schwachhauser Heerstraße – Schwachhauser Ring
1951, Architekten BDA Gerh. Müller-Menckens
und Rud. Fischer



Abb. XII a 59 Rockwinkler Heerstraße, 1951
Architekten R. Richter und W. Kläner



Abb. XII a 60 Emmastraße 229, 1951
Architekt BDA Friedmar Rusche

bemessenen Zeit und den Unzulänglichkeiten seiner Mitspieler im Orchester des Bauvorgangs, wie er sich auch der eigenen Grenzen – oft bis zur Verzagtheit – bewußt war. Daß er sich in diesem Kampf nicht zerrieb, zu dem er oft die Nächte zu Hilfe nahm, und in dem er sich durch Jahrzehnte keine Ferien gönnte, verdankte er der erstaunlichen Elastizität seiner bei aller Zartheit kerngesunden Natur. In heiterer, geistreicher Geselligkeit mit Freunden und Kollegen oder im Kreise seiner vielköpfigen Familie, bei Wein und Musik, beim Schmieden bezaubernder Verse und Liedweisen, beim Schreiben politischer und kunstkritischer Zeitungsaufsätze, bei vielseitiger Lektüre fielen die Sorgen und der Verdruß des beruflichen Ringens schnell von ihm ab. Freiheitlich gesinnt,



Abb. XII a 61 Wohnhaus mit zwei Läden
Am Dobben 25, 1951
Architekt Dr.-Ing. Wolfgang Dronke



Abb. XII a 62 Kurfürstenallee 33 b, 1951
Architekt BDA Arthur Bothe



Abb. XII a 63 Haus Holthorst, St. Magnus, 1951
Architekt Prof. Carl Rotermund



Abb. XII a 64 Wiederaufbau eines zerstörten Einfamilienhauses, Schleifmühle, 1952
Architekten BDA Wortmann und Schott

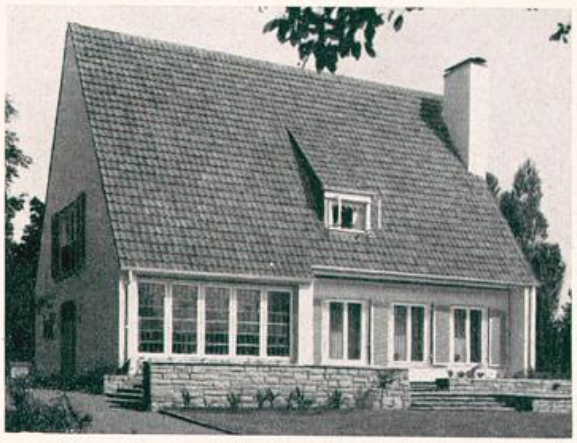


Abb. XII a 65 Schwachhauser Heerstraße 136, 1951
Architekt BDA Bernhard Wessel

fühlte er sich doch mit der beruflichen und bürgerlichen Gemeinschaft verbunden, und wo er ein Recht verletzte, eine Tüchtigkeit verkannt sah, griff er tatkräftig ein.
Seine vielseitige Lebenskunst gab ihm von der Wohnkultur einen hohen Begriff und hat auch auf seine Bauten mitgestaltend gewirkt. So darf, wenn die bremische Wohnweise in Deutschland einen guten Klang behielt, sicherlich seinem Schaffen daran ein wesentlicher Anteil zugemessen werden. – Das Haus Loewe an der Marcusallee, 1915 vollendet, 1944 zerstört, vor der erzwungenen Kriegspause sein letztes größeres Werk, war mit seiner schönen Raumfolge wohl das reifste Beispiel für seine vornehm-heitere Baukunst. H. G.

b) Der soziale Wohnungsbau in Bremen

1. In den Jahren 1900 bis 1939

„Die Wohnungsfrage ist ein Thema, das unsere Zeitungen, die Häupter unserer Städte und Staaten mit ängstlicher Besorgnis erfüllt, und das uns rein menschlich, sofern wir nur eine Spur sozialen Empfindens unser eigen nennen, von Grund aus erregen muß." Theodor Fischer 1918.
Es ist bezeichnend für den Wandel der Bauaufgaben und der Baugesinnung des Architekten, daß die Kleinwohnung, die den weitaus größten Teil aller Wohnungen einer Großstadt umfaßt, in der im Jahre 1900 erschienenen Erstausgabe des Werkes „Bremen und seine Bauten" [1]) auf nur drei Seiten behandelt und mit nur einer Abbildung gewürdigt ist, während dem „bürgerlichen Wohnhaus" 77 Seiten und 50 Abbildungen eingeräumt wurden. Der Architekt der Zeit um 1900 stand noch abseits einer Aufgabe, die das Stadtbild und das soziale Gewebe des Stadtkörpers ausschlaggebend bestimmt. Um die Jahrhundertwende setzte aber die Entwicklung ein, die von dem ästhetischen zum sozialen Städtebau geführt hat. Der Kampf galt der Gesundung der Großstadt und vornehmlich der Besserung der Wohnungsverhältnisse der breiten Schichten der städtischen Bevölkerung. Um diese Aufgabe bemühten sich fortan unsere besten Architekten im freien Beruf, auf den Lehrstühlen der Hochschulen und in den beamteten Stellungen der staatlichen und vor allen Dingen der städtischen Verwaltungen. So konnte Fritz Schumacher, in dem wir den Vater des sozialen Städtebaues in Deutschland sehen können, in seinem im Jahre 1938 erschienenen Buch „Vom Geiste der Baukunst" sagen: „Was vom Architekten neuerdings den größten Berufsidealismus und das größte Maß unermüdlicher Überlegungen fordert, ist das unscheinbarste Ge-

[1]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", S. 408 ff.



Abb. XII b 1 Contrescarpe beim Doventor



Abb. XII b 2 Contrescarpe beim Wandrahm



Abb. XII b 3 Besselstraße

biet seines Schaffens: das Wohnwesen der großen Massen in allen seinen wirtschaftlichen und sozialen Stufungen."

Mit vollem Recht muß deshalb die Darstellung dieses für den Architekten neu gewonnenen Schaffensgebietes bei der Schau über die bauliche Entwicklung unserer Stadt in der ersten Jahrhunderthälfte einen viel breiteren Raum einnehmen als vor 51 Jahren. Es wird sich aber hierbei nicht so sehr um den an sich bescheidenen Einzelbau handeln, so bedeutsam auch seine wirtschaftliche und technisch sorgfältige Bearbeitung und liebevolle Gestaltung ist, als um den Zusammenhang vieler Einheiten in einer Straße, einem Vorstadtbezirk, einer Siedlung, mit anderen Worten um die Formung eines Gesamtbildes. Die Entwicklung, die das Wohnungswesen in den fünf Jahrzehnten genommen hat, die den Gegenstand dieses Buches bilden, ist unzertrennbar verbunden mit der Entwicklung des neuzeitlichen Städtebaues überhaupt.

In Bremen ist der Kampf gegen die Großstadt wie sie im 19. Jahrhundert entstanden war, nicht so sichtbar geworden, wie anderswo, da das Wohnungswesen unserer Stadt vor den erschreckenden und tiefbeschämenden Mißständen bewahrt geblieben ist, welche die „Mietskasernen" mit ihren licht- und luftlosen Hinterhöfen für viele Millionen Städter gebracht hatten. Glückliche Umstände – die überkommene Sitte des Wohnens im eigenen Hause und der besondere Verlauf der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt im vergangenen Jahrhundert – haben das Kleinhaus zum Regelhaus der Vorstädte werden lassen. Es darf hier auf die eingehenden Schilderungen verwiesen werden, die das bremische Wohnungswesen in verschiedenen Veröffentlichungen gefunden hat. (Siehe Quellennachweis am Schluß des Aufsatzes.) Bremens Vorstädte sind trotz der Einförmigkeit der Bebauungspläne und der Bebauung nicht versteinert, sie haben sich Wärme und persönlichen Charakter bewahrt, die wir in den meisten Großstädten so schmerzlich vermissen. Um 1850 hatte das „Bremer Haus" seine feste Form gefunden. Unternehmer begannen mit der Herstellung ganzer Straßenzüge dieses Haustyps, der in leicht abgewandelter Grundform d. h. mit wechselnder Frontbreite, Haustiefe und Geschoßzahl von allen Bevölkerungskreisen bewohnt wurde. Das Bremer Kind hatte noch im wahrsten Sinne des Wortes sein Elternhaus, mit dem ihr sein Leben hindurch viele tiefgehende Erinnerungen verbinden. Bis in das letzte Drittel des Jahrhunderts zeigten die Vorstädte auch baulich eine klare und ausdrucksvolle Haltung (Abb. XII b 1–4).

Mit der Vertiefung der Unterweser, dem Bau stadtbremischer Hafenanlagen, dem Zollanschluß und als seiner Folge dem Entstehen zahlreicher Industriewerke im bremischen Staatsgebiet veränderte sich die wirtschaftliche und soziale Struktur der Stadt. Dieser Wandel blieb natürlich nicht ohne Einfluß auf das Wohnungswesen. Die Zunahme des „fluktuierenden" Teiles der Bevöl-



Abb. XII b 4 Seilerstraße

erung, der kein Eigenhaus haben will oder kann, erursachte eine steigende Nachfrage nach Mietohnungen. Unter äußerlicher Beibehaltung des austyps wurde nun das „Bremer Haus", das bising von ein oder zwei Familien bewohnt worden ar, in vielen Stadtvierteln zu einem verkappten ehrfamilienhaus für drei, ja vier Familien, ohne aß die einzelnen Wohnungen genügend unternander getrennt gewesen wären. Es ist das roße Verdienst weniger verantwortungsbewußr Männer, u. a. des ersten Leiters des um 1900 us der in den neunziger Jahren gebildeten „Deputation für die Regulierung der Baulinien" entandenen „Stadterweiterungsamtes", Oberbaut Bahnson, diese Gefahr rechtzeitig erkannt und r durch kluge Maßnahmen begegnet zu haben it dem ausgesprochenen Ziel, das „Bremer Haus" esund und für alle Bevölkerungskreise wirthaftlich tragbar zu erhalten. Die bremische Bauordnung von 1906, in der u. a. die schlecht belichten und belüfteten „Mittelkammern" verboten urden, das 1913 erlassene und 1918 ergänzte esetz über den Bau von Kleinhäusern, die Staffbauordnung von 1917 (Ergänzungen in den Jahn 1929 und 1930) und das bremische Baulandnlegungsgesetz von 1913 sind Ausdruck dieser Bmühungen um eine umfassende Wohnungsreform.

Bis zum ersten Weltkrieg lag der Wohnungsbau fast ausschließlich in den Händen des Bauunternehmertums, das im Auftrage privater Bauherren oder für eigene Rechnung Wohnhäuser erstellte. Von den 56 000 stadtbremischen Wohnungen waren im Jahre 1914 nur 1500 von gemeinnützigen Unternehmen ausgeführt, besonders von dem schon 1887 beim Bau des ersten Freihafens gegründeten „Gemeinnützigen Bremer Bauverein" und dem „Eisenbahn-Spar- und Bauverein", der für seine Mitglieder ausgesprochene Mietwohnungen benötigte. Für beide Vereine waren erstmalig fähige Privatarchitekten (Hugo Wagner † und Rudolf Jacobs †) tätig (Abb. XII b 5 bis 7).

Das Kleinhausgesetz von 1913 brachte dem „Bremer Haus" nicht nur im Hausbau, sondern auch im Straßenbau wesentliche über die Bauordnung hinausgehende Erleichterungen. Es wurde erkannt, daß die verschiedenen Hausformen, das Kleinhaus, das Mittelhaus und das Großhaus, sehr verschiedene Anforderungen an Wandstärken, Geschoßhöhen, Treppenbreite und -steigung wie auch an Hausabstand und Straßenbreite stellen, und jede Hausform nur dann zu



Abb. XII b 5 Seydlitzstraße (um 1900)
Architekt Hugo Wagner †



Abb. XII b 6 Winterstraße (um 1913)
Eisenbahn-Spar- und Bauverein, Arch. BDA Jacobs †



Abb. XII b 7 Breitenbachhof (um 1913)
Eisenbahn-Spar- und Bauverein, Architekt BDA Jacobs †

der ihr entsprechenden gesunden Ausbildung gelangen kann, wenn diese Unterschiede in der Baugesetzgebung und im Bebauungsplan berücksichtigt werden. Der 1913 eingeführte, für den Fahrverkehr gesperrte, deshalb nur leicht zu befestigende und für die Erschließung sparsame „Gartengang" war eine Pionierleistung, die weit über Bremen hinaus größte Beachtung gefunden hat (Abb. XII b 8).

Da das Unternehmertum den Wohnungsbedarf auch für die weniger bemittelten Bevölkerungskreise befriedigend erfüllte, bestand noch keine



Abb. XII b 8 Feierabendweg (um 1912)
Gemeinnütziger Bremer Bauverein

Notwendigkeit für eine weitgehende Entfaltung gemeinnütziger Wohnungsunternehmen, die in anderen Großstädten damals schon in größerem Umfang tätig waren. Terraingesellschaften und Bauspekulanten waren kaum und jedenfalls nicht entscheidend wirksam. Der persönliche Hausbesitz war durch die gesamte Bevölkerung verbreitet, der erwerbsmäßige Hausbesitz in großem Maße unbekannt.

Die Abbildungen XII b 9 und 10 zeigen die Wohngebäude in Bremen-Stadt nach Anzahl der Stockwerke und der Wohnungen in den Jahren 1875, 1900 und 1910. Das eingeschossige Wohnhaus, das 1900 noch 46 Prozent aller Wohngebäude ausmachte, war 1910 bis auf 31 Prozent zurückgegangen, der Anteil der zweigeschossigen Häuser von 44,7 Prozent auf 53 Prozent gestiegen; auch das dreigeschossige Wohnhaus hatte zugenommen. Die vier- und mehrgeschossigen Gebäude waren zahlenmäßig aber weiterhin fast bedeutungslos. Entsprechend den Veränderungen in der Stockwerkszahl hatte sich auch die Anzahl der Wohnungen gewandelt. Das Einfamilienhaus war durch das Zwei- und Dreifamilienhaus zurückgedrängt, die Hausform aber dieselbe geblieben. Das „Bremer Haus" wurde im Jahre 1910 zu einem überwiegenden Teil nicht mehr von einer, sondern von zwei oder drei Familien bewohnt.

Der erste Weltkrieg brachte völlig neue Verhältnisse. Die Unterbrechung der Bautätigkeit während der Kriegsjahre, die starken Zuzüge vom Lande in die Städte nach dem Kriege, die Verknappung der Baustoffe besonders infolge des Kohlenmangels und die durch den Währungsverfall immer schwieriger werdende Finanzierung veranlaßten den Staat in allen Ländern, die bisherige gegenüber dem Kleinwohnungsbau geübte Zurückhaltung aufzugeben und zumindest lenkend einzugreifen. Aber noch ein anderes nicht technisches Moment kam hinzu. Der Krieg hatte das soziale Gewissen erheblich geschärft. Eine starke Bewegung für den sozialen Wohnungsbau, namentlich für den Bau von „Heimstätten", war entstanden. Im Jahre 1917 wurde in Bremen die Genossenschaft „Erdsegen" gegründet, die für Kriegsbeschädigte Heimstätten erstellen wollte. Durch zielbewußten persönlichen Einsatz gelang es, nach dem Kriege an der Vorstraße in Horn auf einem vom Bremer Staat in Erbbaurecht abgegebenen Grundstück eine Siedlung mit insgesamt 80 Häusern auszuführen, die beispielhaft für weitere in den ersten Jahren nach dem Kriege 1914–18 entstandene Stadtrandsiedlungen geworden ist (Abb. XII b 11).

Nach Überwindung der Inflation kam der im Kriege wach gewordene und durch die Ernährungssorgen geförderte Siedlungsgedanke zunächst wieder zum Ruhen. Alle Kräfte wurden jetzt auf den städtischen Wohnungsbau konzentriert. Da der Staat für den gesamten Wohnungsbau als Geldgeber unentbehrlich geworden war, konnte er mit Recht seinen Einfluß viel stärker als bisher geltend machen. Die staatlichen Gelder wurden

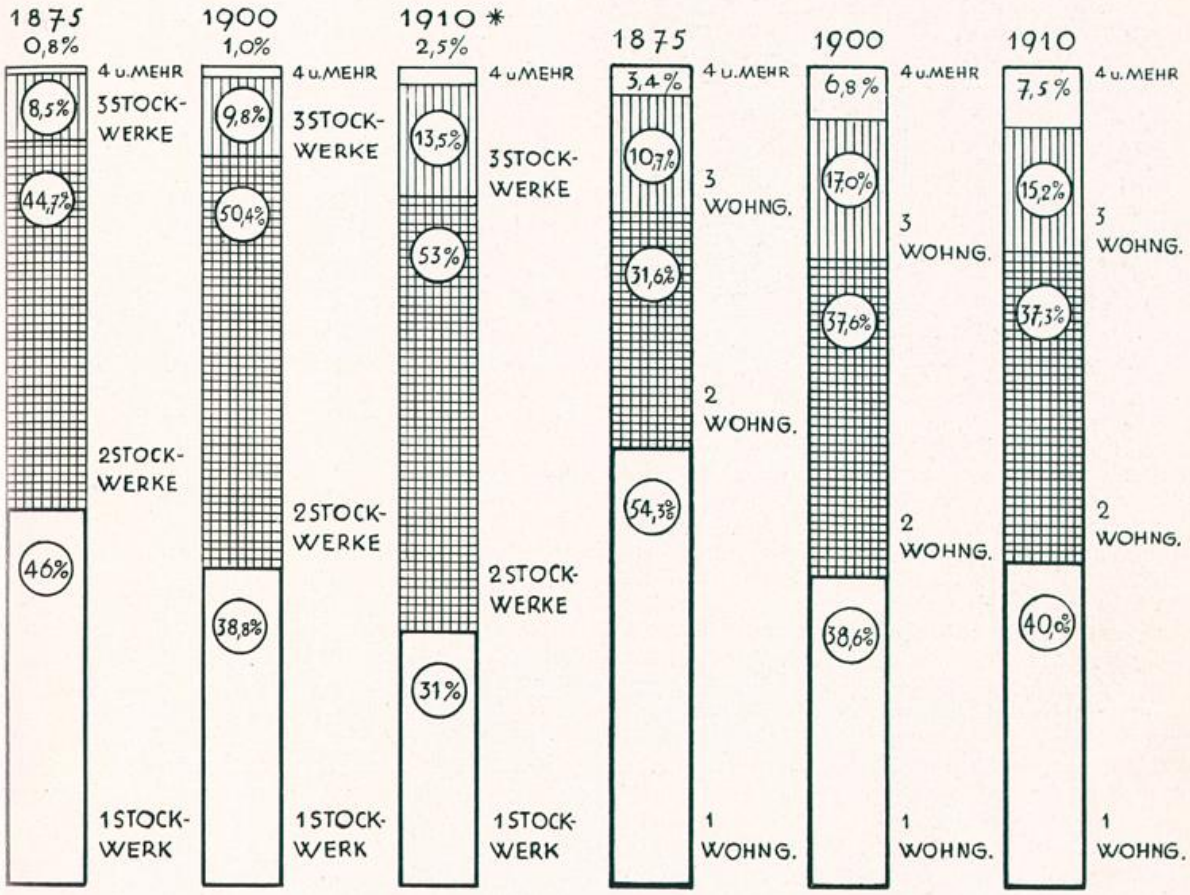


Abb. XII b 9 Wohnhäuser nach Zahl der Stockwerke

Abb. XII b 10
Wohnhäuser nach Anzahl der Wohnungen



Abb. XII b 11 Siedlung Erdsegen an der Vorstraße, 1920/24
Siedlungsgemeinschaft Erdsegen, Entwurf Wohnungsbauamt



Abb. XII b 12 Einfamilienhäuser
an der Karlshafener Straße, 1930
Gemeinnütziger Bremer Bauverein, Architekt Jänicke †

zu billigen Zinssätzen an private Bauherren und Bauunternehmer, wie auch an die gemeinnützigen Wohnungsunternehmen verteilt, zu denen damals als neue Organe die „Gemeinnützige Wohnungsbaugemeinschaft der freien Gewerkschaften", die spätere „GEWOBA", und die „Beamten-Baugesellschaft" kamen. Aber auch der Staat selbst trat jetzt, zum ersten Male in Bremen, als Bauherr im Wohnungsbau auf. Von 1924 bis 1928 wurden rd. 8700 Neubauwohnungen errichtet, und zwar 5500 von Bauunternehmern und privaten Bauherren, 1700 von verschiedenen Wohnungsunternehmen und 1500 vom Bremer Staat. Der „private" Wohnungsbau und in ihm besonders das Bauunternehmertum standen zwar noch weitaus an erster Stelle, der Anteil der gemeinnützigen Wohnungsunternehmen war aber gegenüber der Zeit vor 1914 erheblich angestiegen.

Während der „Gemeinnützige Bremer Bauverein" seiner Tradition entsprechend weiterhin den Kleinhausbau pflegte und die von ihm errichteten Häuser verkaufte oder mit Kaufanwartschaft vermietete, übernahmen die „Gemeinnützige Wohnungsbaugemeinschaft", die „Beamten-Baugesellschaft" und der schon vor dem Kriege tätig gewesene „Eisenbahn-Spar- und Bauverein" den bisher stark vernachlässigten und in der immer größer werdenden Stadt nicht zu entbehrenden Bau mehrgeschossiger Mietwohnhäuser. Es entstanden u. a. als größere Bauvorhaben der Baublock an der Gröpelinger Heerstraße zwischen dem Waller Friedhof und der Grasberger Straße und die Randbebauung an der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Pappelstraße und Neuenlander Straße (Abb. XII b 12 bis 17).

Der Bremer Staat beschränkte sich unter maßgeblicher Führung von Senator Allerheiligen † in kluger Weise auf die Aufgaben, für die ein privater oder gemeinnütziger Träger nicht zur Verfügung stand. Er sorgte für den Bau billigster Wohnungen, und zwar in Form des Kleinhauses. Es ist das große Verdienst der damaligen bremischen Bauverwaltung (Baudirektor Knop †), den schon fast ausgestorbenen Typ des von nur einer Familie bewohnten 1½geschossigen Kleinhauses wieder zum Leben verholfen zu haben. Unter den vielen in diesen Jahren ausgeführten Wohnanlagen stehen der „Grüne Winkel" an der Kornstraße in der Neustadt (Abb. XII b 18) und das 377 Einfamilienhäuser umfassende Wohnviertel an der Ruhr- und Wup-



Abb. XII b 13 Mehrfamilienhäuser an der Friedrich-Ebert-Straße, 1930
Gemeinnützige Wohnungsbaugemeinschaft der freien Gewerkschaften
Entwurf Bauhütte Hansa



Abb. XII b 14 Mehrfamilienhäuser
an der Gröpelinger Heerstraße, 1929
Gemeinnützige Wohnungsbaugemeinschaft
er freien Gewerkschaften, Entwurf Bauhütte Hansa



Abb. XII b 15 Einfamilienhäuser
an der Paschenburgerstraße, 1920
Architekt BDA Stoffregen †



Abb. XII b 16 Zweifamilienhäuser, Am Deich, 1922, Entwurf: Wohnungsbauamt



Abb. XII b 17 Zweifamilienhäuser in Vegesack, 1925
Entwurf Wohnungsbauamt



Abb. XII b 18 Einfamilienhäuser im „Grünen Winkel"
1925/26, Entwurf Wohnungsbauamt



Abb. XII b 19 Westfalensiedlung (Wupper-, Ruhr-, Lippestraße), 1927/29 Entwurf Wohnungsbauamt

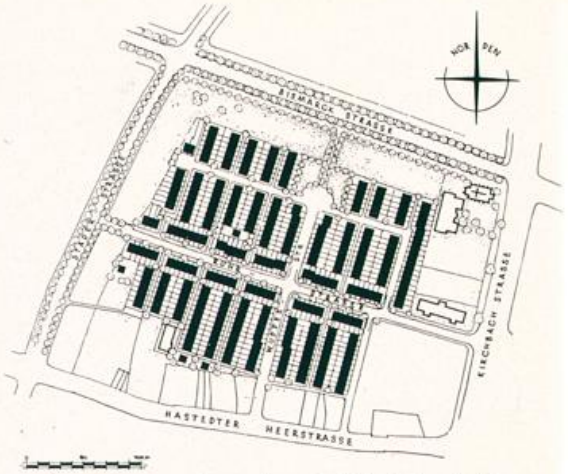


Abb. XII b 20 a Lageplan der Westfalensiedlung Entwurf Wohnungsbauamt

perstraße in Hastedt an erster Stelle (Abb. XII b 19, 20 u. 20a). Bei der Erschließung dieses Wohnviertels wurde der „Gartengang" planmäßig in großem Umfange angewandt; er hat sich bestens bewährt. Bei neuen Wohnanlagen sollte von dieser Erschließungsart nicht nur aus wirtschaftlichen Gründen, sondern auch im Hinblick auf die Gefährdung und Benachteiligung des ruhigen Wohnens durch den ständig anwachsenden Kraftwagenverkehr viel mehr Gebrauch gemacht werden. Mit diesen Wohnungsbauten – sie sind auch in anderen Stadtteilen damals ausgeführt – wurde bewiesen, daß das Einfamilienhaus auch in der Großstadt eine wirtschaftlich gesunde Wohnform für alle Bevölkerungskreise sein kann.

Die von den übrigen deutschen Städten abweichende Methode der Baulanderschließung – private Unternehmer, nicht die Stadtgemeinde legten in der Regel die Wohnstraßen an – und die durch das nach wie vor vorherrschende Kleinhaus bedingte Vielzahl der Bauvorhaben wirkten sich in ständig zunehmendem Maße in einer starken Zersplitterung der Bautätigkeit aus. Große einheitlich ausgebildete Stadtteile sind nicht entstanden, obgleich der staatliche Anteil an der Finanzierung die Möglichkeit hierfür gegeben hätte. Auch bei der im Jahre 1926 begonnenen Bebauung eines rd. 8 ha großen, von der Domgemeinde erworbenen Geländes an der Hamburger Straße zwischen Verdener Straße und Stader Straße wurde die mit gutem Erfolg eingeleitete Absicht auch in gestalterischer Hinsicht ein Vorbild zu



Abb. XII b 20 Westfalensiedlung, 1927/29, Entwurf Wohnungsbauamt



Abb. XII b 21 Mehrfamilienhäuser
an der Hamburger Straße, 1929
Beamten-Baugenossenschaft, Arch. BDA Stoffregen †



Abb. XI b 22 Mehrfamilienhäuser
an der Hamburger Straße, 1929/30
Beamten-Baugenossenschaft und Haake-Beck-Brauerei
Architekten BDA Stoffregen † und Fischer †



Abb. XII b 23 Einfamilienhäuser an der Oberhofstraße, 1931
Architekt BDA Abbehusen †



Abb. XII b 24 Einfamilienhäuser
an der Ilmenauer Straße, 1930, Architekt BDA Fr. Rusche

schaffen, nicht konsequent durchgeführt. Nur ein Teil des Geländes wurde nach den Plänen bewährter Privatarchitekten auf Grund eines Wettbewerbes bebaut (Abb. XII b 21 bis 24).

Infolge der allgemeinen Wirtschaftskrisis kam mit Ende des Jahres 1931 der städtische Wohnungsbau wieder zum Erliegen. Damals begannen aktive Arbeitslose sich am Stadtrand eine Behausung aus eigener Kraft zu schaffen. Dabei standen die wirtschaftliche Notlage wie auch die alte nicht zu unterdrückende Sehnsucht des Städters nach dem Wohnen im eigenen Gartenland Pate. Die gefährlichen städtebaulichen Auswirkungen dieses wilden Bauens, das nach dem letzten Kriege in weit verstärkter Form aufgetreten ist, sind bekannt. Die Bemühungen, diese Bautätigkeit zu verbieten, mußten ohne Erfolg bleiben, da sie den Kern dieser Bewegung verkannten. Es war ein Glück für die bauliche Entwicklung unserer Städte, daß im Herbst 1931 eine wirklich lebensnahe Verwaltungsmaßnahme, die „Verordnung des Reichsarbeitsministers über die vorstädtische ‚Kleinsiedlung'" getroffen wurde. Mit ihrer Durchführung war die bislang sich planlos entwickelnde Bewegung aufgefangen und in geordnete Bahnen geführt.
In den Jahren 1932 bis 1934 stand auch in Bremen der Wohnungsbau ganz unter dem Zeichen der staatlich gelenkten und geförderten, zugleich



Abb. XII b 25 Siedlung am Bauerndobben, 1933, Entwurf Wohnungsbauamt



Abb. XII b 26 Siedlung Am großen Kuhkamp
(Mahndorfer Landstraße), 1933,
Siedlergemeinschaft NBS
Architekten BDA H. und E. Gildemeister



Abb. XII b 27 Landwirtschaftliche Siedlung
in Katrepel am Rethfeldsfleet, 1932/33
Architekt BDA Engelhardt

aber von einem großen Teil der Bevölkerung getragenen echten vorstädtischen Kleinsiedlung. Das Zusammenwirken der staatlichen Maßnahmen und des Bauwillens war vorbildlich. Leider gelang es zunächst nicht, die zahlreichen Bauabsichten zu wenigen größeren Bauvorhaben zusammenzufassen. Es entstanden in kurzer Zeit viele kleinere Siedlungsanlagen auf zufällig zur Verfügung stehenden städtischen und privaten Grundstücken ohne den so notwendigen städtebaulichen Zusammenhang im großen. Nur wenige dieser Siedlungen sind so gut in das Landschaftsbild eingefügt wie die Anlagen am Bauerndobben in Osebshausen und an der Mahndorfer Landstraße in Osterholz (Abb. XII b 25 u. 26). In Katrepel wurde eine größere Siedlung mit ausgeprägt landwirtschaftlichem Charakter und entsprechend groß bemessener Landzulage ausgeführt (Abb. XII b 27). Erst nach Erlaß des schon seit langem von maßgeblichen Städtebauern vorbereiteten Wohnsiedlungsgesetzes im Herbst 1933 wurden die Teilung von Grundstücken und die Änderung der Nutzung in den zu Wohnsiedlungsgebieten erklärten Gemeinden genehmigungspflichtig. Damit konnte endlich der Zersplitterung der Bautätigkeit bereits bei dem ersten Schritt, den ein Baulustiger unternimmt, dem Grunderwerb, Einhalt geboten werden. Die Bemühungen der Bauverwaltung, deren Leitung im Jahre 1934 Baudirektor Offenberg übernommen hatte, den Wohnungsbau in geschlossenen Anlagen zu vereinigen, führte 1935 zur Planung und anschließend zum Bau der „Siedlung Grolland", die in günstiger Lage zu wichtigen Arbeitsstätten der bremischen Industrie als ein neuer, klar zur Landschaft begrenzter Ortsteil angelegt wurde und bei Ausbruch des zweiten Weltkrieges mit Ausnahme der notwendigen Gemeinschaftsbauten nahezu fertiggestellt war. Sie umfaßte im Jahre 1940 725 Wohnungen in 652 Einzel- und Doppelhäusern mit rd. 3000 Bewohnern auf einem Gelände von reichlich 90 ha; das sind 25 ha mehr, als die Altstadt innerhalb des Walles umschließt (Abb. XII b 28 bis 30). Die weiteren Siedlungen in Habenhausen, Osterholz (Abb. XII b 31 und 32), Grambkermoor und auf der Dunge (Abb. XII b 33) sind nach dem Vorbild von Grolland entwickelt. Es bildete sich entsprechend dem „Bremer Haus" der seit 1850 entstandenen Vorstädte ein ähnlich charakteristisches „Bremer Siedlungshaus" aus. Bis zum zweiten Weltkrieg entstanden über 1500 Siedlerstellen in geschlossenen Anlagen.

Nach 1935 konnte auch der städtische Wohnungsbau wiederaufgenommen werden. Die seit dem ersten Weltkrieg immer stärker gewordene Zersplitterung der Bautätigkeit in den Vorstädten führte zwangsläufig zunächst zur Auffüllung der Baulücken und Abrundung der Baugebiete. Neben der weiteren Förderung des „Bremer Hauses" – es wurde außer dem Einfamilienhaus ein Zwei- und Dreifamilienhaus mit abgeschlossenen Wohnungen entwickelt (Abb. XII b 34 bis 36) – fand jetzt auch der Geschoßwohnungsbau starke Berücksichtigung. Er bildete als ein Gegenstück zu der

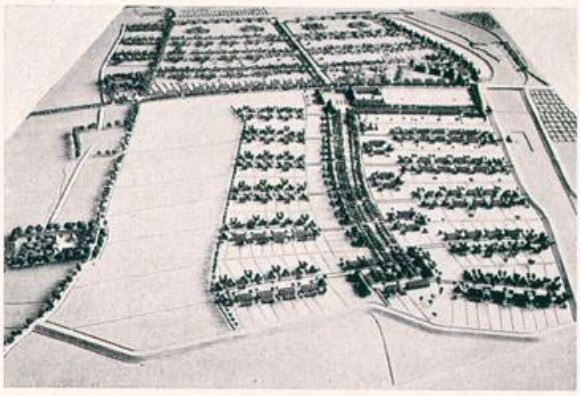


Abb. XII b 28 Siedlung Grolland
1936/40, Modellaufnahme
Architekt BDA Fr. Heuer und Bauverwaltung



Abb. XII b 29 Siedlung Grolland, 1936/40
Siedlungsgenossenschaft Grolland
und Bremische Bau- und Siedlungsgenossenschaft
Architekt BDA Fr. Heuer

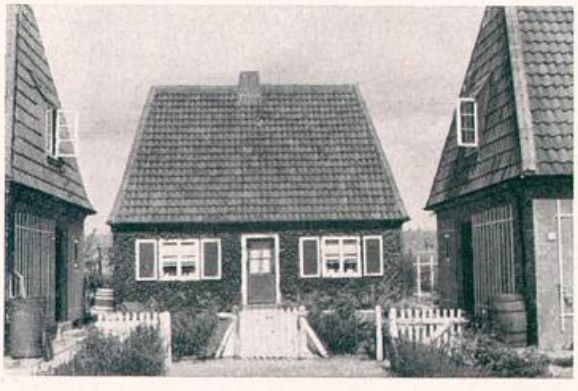


Abb. XII b 30 Siedlung Grolland, 1936/40
Siedlungsgenossenschaft Grolland
und Bremische Bau- und Siedlungsgenossenschaft
Architekt BDA Fr. Heuer



Abb. XII b 31 Siedlung Radeland, 1938/39
Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft mbH.,
Bremen, Architekt BDA Friedr. Schumacher



Abb. XII b 32 F.-W.-Siedlung Osterholz, 1937
Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft mbH.,
Bremen, Architekt BDA Heinz Pein



Abb. XII b 33 Siedlung auf der kleinen Dunge, 1937
Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft mbH.,
Bremen, Architekt BDA Friedr. Schumacher

„Siedlung" die zweite notwendige Ergänzung des „Bremer Hauses". Dabei blieb aus bauwirtschaftlichen und sozialen Gründen das dreigeschossige Haus bis auf wenige sich örtlich ergebende Ausnahmen die obere Begrenzung der Stockwerkzahl. Für Hausfrauen und Familien mit Kindern, besonders mit Kleinkindern, ist das Treppensteigen über drei Geschosse hinaus eine kaum zumutbare Belastung. Die Wohnviertel auf der Hohwisch (Abb. XII b 37), an der Saarlauterner Straße, an der Anna-Lühring-Straße (Abb. XII b 38 u. 38a), an

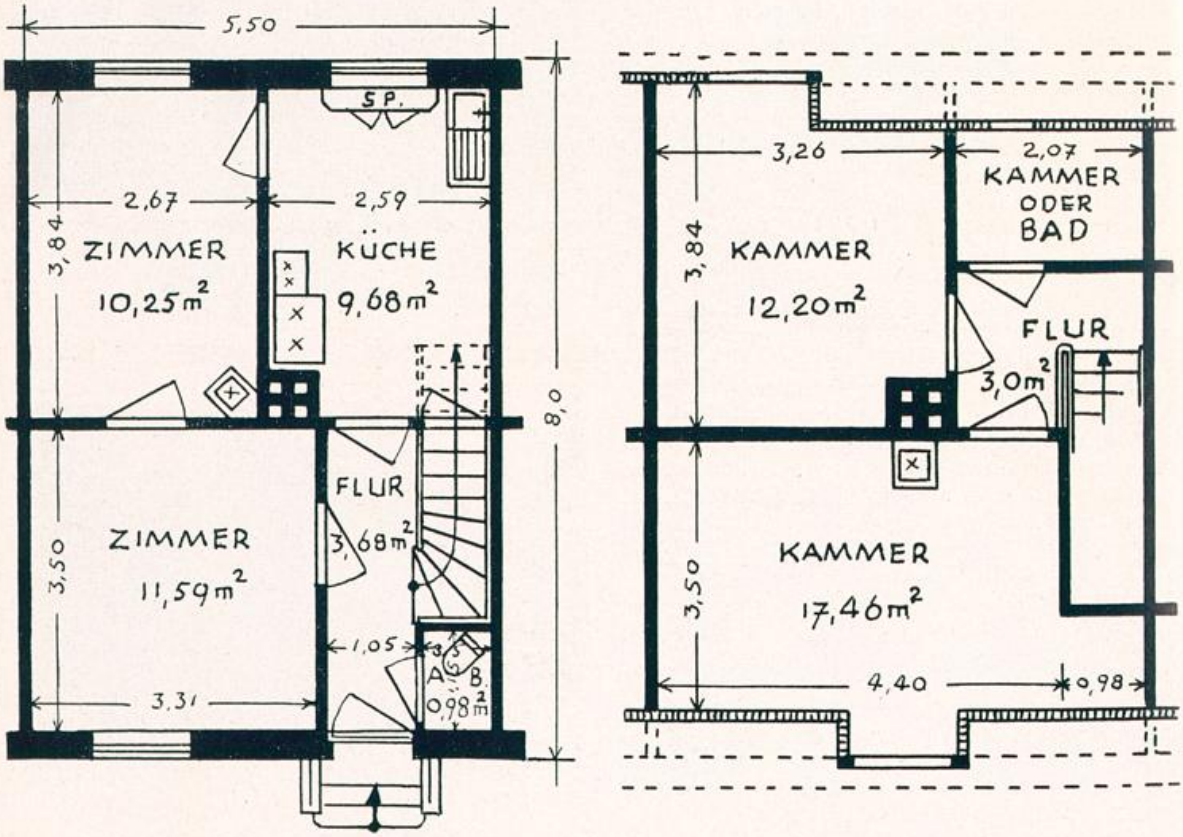


Abb. XII b 34 Grundriß eines Einfamilienhauses „Im grünen Winkel"
Entwurf Wohnungsbauamt

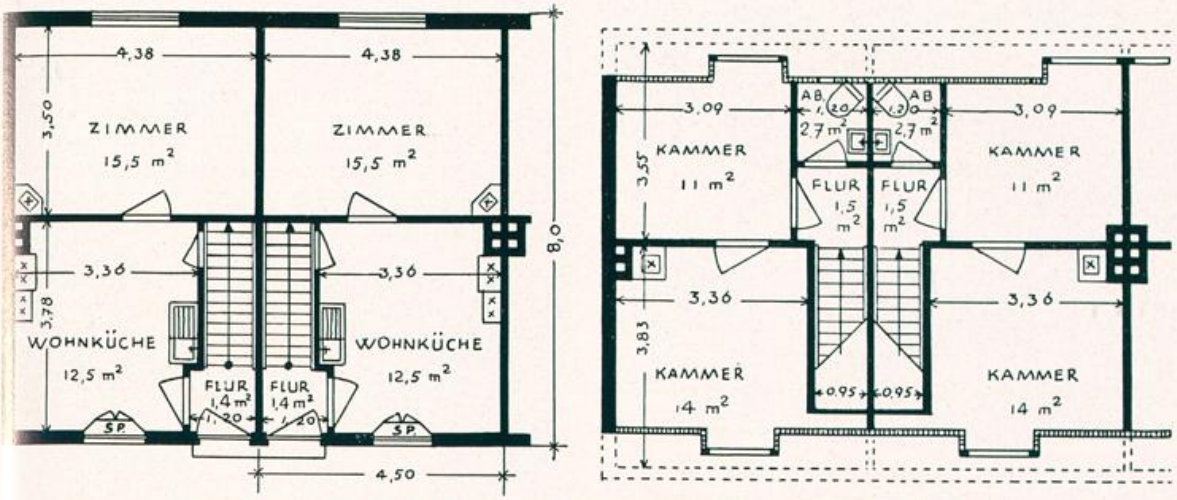


Abb. XII b 35 Grundriß eines Einfamilienhauses der Westfalensiedlung
Entwurf Wohnungsbauamt

er Finkenau, Posener und Kameruner Straße in slebshausen (Abb. XII b 39 bis 43) sind Beispiele r die Wohnungsbautätigkeit dieser Jahre und sammen mit den gleichzeitig entstandenen Siedngen auch für die Vielfalt der in einer Großstadt öglichen und notwendigen Wohnformen.

ieser Wohnungsbau diente nicht nur seinem prinären Zweck, der Behebung des Wohnungsmangels, sondern zugleich auch der Gestaltung einer esunden und charaktervollen Umwelt, in der der roßstädter wieder ein Stück Heimat empfinden nd erleben kann. Deutlich zeichnet sich an den er gebrachten Beispielen der Weg ab, den der oziale Wohnungsbau seit 1918 gegangen ist.

er Bremer Staat ist nach 1930 als Bauherr kaum ch aufgetreten. Er bediente sich der gemeintzigen Bauträger, um besondere Aufgaben, wie sie in den Jahren vor dem letzten Kriege ständig anfielen, zu erfüllen, und er konnte dies um so eher und besser tun, als diese Unternehmen alle Wohnformen pflegten, das „Bremer Haus", das Haus „in Siedlungsform" und den Geschoßwohnungsbau. Etwa 40 Prozent des gesamten Wohnungsneubaues lagen vor Kriegsausbruch in den Händen der verschiedenen gemeinnützigen Wohnungsunternehmen, zu denen noch die aus der 1935 gegründeten Siedlungsgenossenschaft Grolland entstandene „Bremische Bau- und Siedlungsgesellschaft", die „Siedlungsgesellschaft Nordsee" und die „Bremer Eigenheim- und Wohnungsbaugesellschaft" gekommen waren. Neben diesen bremischen Unternehmen nahm die Bautätigkeit der über das ganze Reich verbreiteten GAGFAH (Gemeinnützige Aktiengesellschaft für Angestell-

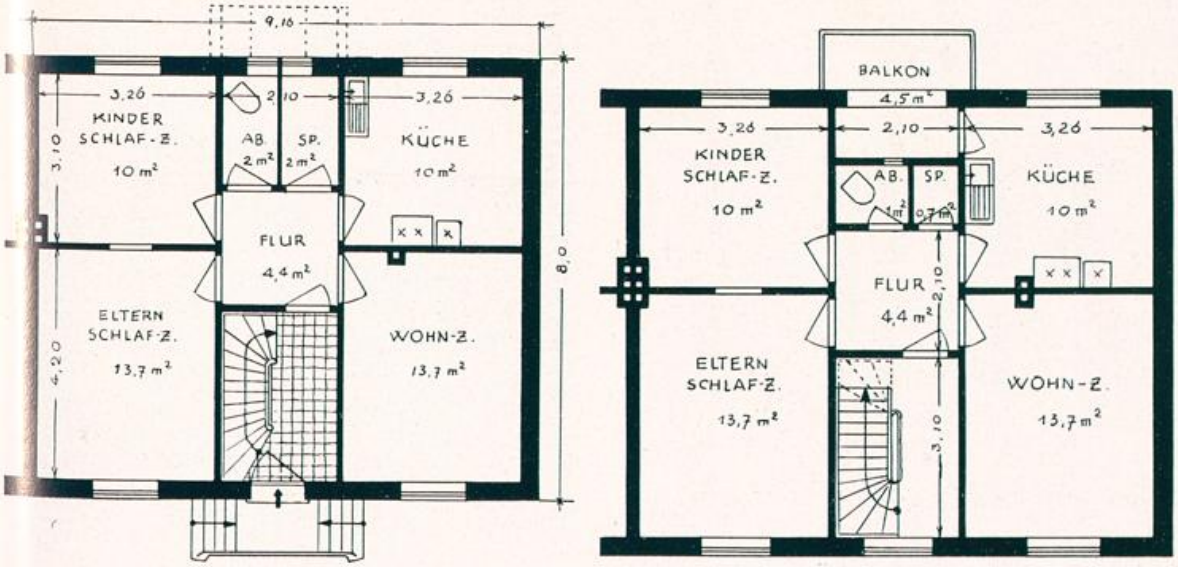


Abb. XII b 36 Grundriß eines Zweifamilienhauses an der Finkenau
Entwurf Wohnungsbauamt



Abb. XII b 37 Wohnungen auf der Hohwisch, 1938/39
Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft mbH.
Architekt BDA Heinz Pein



Abb. XII b 38 Einfamilienhäuser
an der Anna-Lühring-Straße, 1939
Gemeinnützige Aktiengesellschaft
für Angestellten-Heimstätten (Gagfah)

ten-Heimstätten) auch in Bremen einen ständig größer werdenden Umfang an.
Die bremische Architektenschaft ist an dem Kleinwohnungsbau sehr lange so gut wie unbeteiligt gewesen. Planung und Ausführung lagen ganz in Händen der Bauunternehmer. Die ersten Aufträge an Architekten erteilten kurz vor 1914 der „Gemeinnützige Bremer Bauverein" und der „Eisenbahn-Spar- und Bauverein" und erst viel später im Jahre 1926 der Bremer Staat bei der Bebauung des Dom-



Abb. XII b 39 Einfamilienhäuser an der Finkenau, 193
Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft mbH.,
Entwurf Wohnungsbauamt

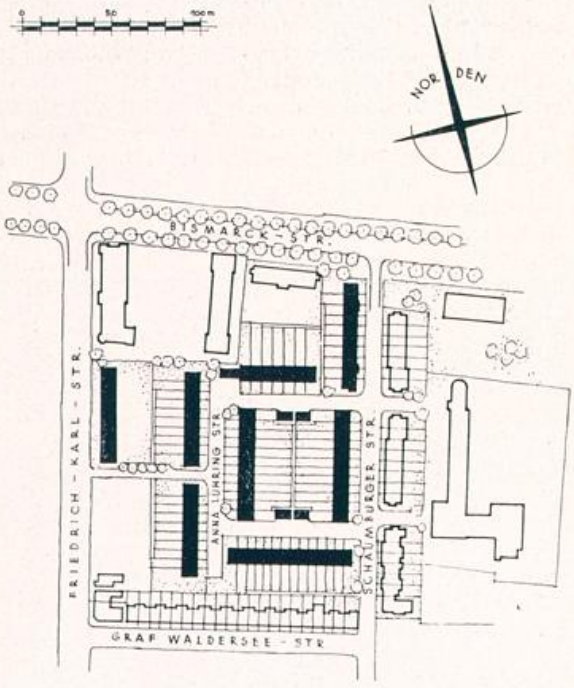


Abb. XII b 38 a Lageplan
der Wohnanlage an der Anna-Lühring-Straße
Entwurf Gagfah



Abb. XII b 40 Ladenhäuser an der Posener Straße, 1940
Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft mbH.
Architekten BDA Eeg und Runge †



Abb. XII b 41 Zweifamilienhäuser an der Kamerunstraße, 1935/36 Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft mbH., Entwurf Wohnungsbauamt



Abb. XII b 42 Wohnungen „Auf der Wurth", 1939 Bremische Bau- und Siedlungsgesellschaft mbH. Entwurf Wohnungsbauamt



Abb. XII b 43 Einfamilienhäuser „An der Garnbleiche" (Ritter-Raschen-Straße), 1938, Rolandmühle (Erling) Architekt BDA Eb. Gildemeister



Abb. XII b 44 Erziehungswohnungen mit Kinderheim Warturmer Heerstraße, 1939 Entwurf Wohnungsbauamt

eländes an der Hamburger Straße. Bauten bescheidenster Art, bei denen um 1900 die Beteiligung eines Architekten überhaupt nicht erwogen wäre, gaben den Anlaß für einen grundsätzlichen Wandel. Die Bauverwaltung ließ die seit 1932 entstandenen vorstädtischen Kleinsiedlungen zum großen Teil durch Privatarchitekten bearbeiten. Fortan ist kein größeres Wohnungsbauvorhaben der Wohnungsbauunternehmen ohne Beteiligung der Architektenschaft ausgeführt. Viele Architekten konnten sich baulich und städtebaulich auf einem ihnen bislang verschlossen gebliebenen Gebiet betätigen und an der Gestaltung des Stadtbildes stärker mitwirken, als es mit einem Einzelbau in der Regel möglich war.

Es soll noch kurz erwähnt werden, daß seit 1929 wiederholt für völlig unbemittelte und für obdachlose Familien einfachste Wohnungen vom Staat errichtet worden sind, hölzerne Baracken, behelfsmäßige eingeschossige Massivbauten mit flacher Abdeckung ohne Boden- und Kellerraum, aber auch mit hartgedecktem Steildach, das Abstellraum ermöglicht. Gestalterisch treten unter diesen Anlagen die sogenannten Erziehungswohnungen hervor, die im Jahre 1939 an der Warturmer Heerstraße auf einem städtischen Grundstück gebaut wurden (Abb. XII b 44).

Die Erwartung, daß die Behelfsbauten, die auch in ihrer äußeren Erscheinung Behelfscharakter zeigen, in nicht zu langer Zeit entbehrt werden könnten, wäre auch ohne die Wohnungsverluste der Kriegszeit kaum erfüllt worden. Die Erfahrung hat ergeben, daß diese Bauten ein besonders zähes Dasein haben.

Von 1919 bis 1939, d. h. in 20 Jahren, wurden rd. 30 000 Wohnungen in Bremen errichtet, davon 5500 durch Teilung und Umbau von Altwohnungen. Etwa ¼ aller Wohnungsneubauten im Stadtgebiet vor der Eingemeindung vom Herbst 1939 sind nach 1919 entstanden. Das Kleinhaus durfte damals wieder als gefestigt angesehen werden, es hatte seine Ergänzung in der Kleinsiedlung erhalten. Für das von zwei und drei Familien bewohnte „Bremer Haus" war ein wirtschaftlicher und gesunder neuer Haustyp gefunden; der Geschoßwohnungsbau hatte den ihm zukommenden Platz bekommen.

Geschlossene Wohnbezirke mit Eigenleben und Charakter waren im Entstehen begriffen. Das städtische Wohngelände am Nonnenberg in Oslebshausen, dessen Bebauung kurz nach 1919 an der Finkenau begann und nach mehrfachen Unterbrechungen 1940 abgeschlossen wurde, ist ein schönes Beispiel für einen neuzeitlichen Wohnbezirk, in dem die verschiedenen Hausformen nebeneinander entwickelt sind und in dem auch die Gemeinschaftsanlagen wie Schulen, Kinderspielplatz und Freiflächen nicht fehlen.
Der Krieg hat diese Entwicklung unterbrochen und ganz neue Verhältnisse geschaffen, ähnlich wie es schon 1914–18 der Fall gewesen ist. Die Bestrebungen aus den 20 Jahren von 1919 bis 1939 liegen aber enger mit dem, was wir heute verfolgen, zusammen, als die Zeit vor 1914 mit der nach 1918. Das Jahr 1914 war auch hier ein großer Wendepunkt, selbst wenn die Trümmer um uns meinen lassen, es hieße 1939 oder 1945. So mag der Rückblick, der hier gehalten wurde, nicht nur einen wechselvollen Abschnitt der Zeit- und Stadtgeschichte wiedergeben, sondern auch ein Beitrag für die Aufgaben sein, die heute vor uns liegen.

Wortmann, Kummer



Abb. XII b 45 Wohnsiedlung Osterholz
I. Bauabschnitt 23 Wohnungen, 1949
Bauherr: Wohnungsbauamt

2. In den Jahren 1945 bis 1951

Bremen hatte vor dem Kriege einschließlich der im Herbst 1939 eingemeindeten Gebietsteile rund 130 000 Wohnungen. Von ihnen waren bei Kriegsende über 60 000 ganz zerstört oder so schwer beschädigt, daß die Wiederherstellung unwirtschaftlich geworden war, fast 15 000 waren stark beschädigt aber noch wiederherstellungsfähig, und 55 000 teil- oder gar nicht beschädigt geblieben. Die Zerstörungen hatten vornehmlich das altbremische Gebiet betroffen. Die westliche Vorstadt zwischen der Oldenburger Bahn und der alten Stadtgrenze nach Walle bildete ein großes Trümmerfeld von über 150 Hektar Größe.
Bis zur Währungsreform konnte an einen planmäßigen Wohnungsbau nicht gedacht werden. Baustoffe und Arbeitskräfte wurden von dem Wohnungsbauamt den als besonders dringlich anerkannten Bauvorhaben zugeteilt. Von insgesamt rund 6000 in den Jahren 1945–48 ausgestellten Lizenzen entfielen 4200 auf Schäden mit einem Zerstörungsgrad bis zu 25 Prozent, knapp 1300 auf solche mit einem Zerstörungsgrad bis zu 50 Prozent und nur 500 auf die Behebung größerer Schäden. Insgesamt wurden in dieser Zeit rund 6000 Wohnungen wieder voll hergestellt.
Neben dieser „staatlich" gelenkten Instandsetzungsaktion liefen, wohl annähernd in demselben Umfang, „private" Bemühungen mit „schwarz" beschafften Baustoffen, da es unmöglich war, alle Baustoffe und Arbeitskräfte amtlich zu erfassen und ihre Verteilung zu lenken. Eine besonders lebhafte Neubautätigkeit setzte schon gleich nach Abschluß der Kampfhandlungen in den



Abb. XII b 46 Wohnsiedlung Osterholz
III. Bauabschnitt 34 Wohnungen, 1949
Bauherr: Wohnungsbauamt



Abb. XII b 47 Gärtnerhofsiedlung in der Vahr
21 bäuerliche Anwesen, 1949
Bauherr: Wohnungsbauamt

Kleingartengebieten ein, wo sich zahlreiche Bombenbeschädigte bestehende Landbuden winterfest ausbauten oder vergrößerten und neuen Wohnraum errichteten. Die Wohnungsnot wurde durch diese Selbsthilfe ohne Zweifel wirksam gemildert, in städtebaulicher Beziehung bahnte sich jedoch, da eine straffe Lenkung fehlte, eine Entwicklung an, die, wie in Artikel X näher ausgeführt ist, noch für lange Jahre ernste Sorgen bereiten wird.

Nach der Währungsreform bekam der Wohnungsbau ganz neue Grundlagen. Während bislang Geld in ausreichendem Maße vorhanden gewesen war, bereitete nunmehr die Finanzierung größte Sorgen. Ohne eine weitgehende staatliche Förderung war der Wohnungsneubau für den weitaus größten Teil der Bevölkerung nicht mehr möglich. Schon kurz nach der Währungsreform wurden deshalb staatliche Darlehen in Höhe von 5 100 000 DM aus Mitteln der produktiven Erwerbslosenfürsorge zur Verfügung gestellt, um Bauvorhaben, die durch die Geldumstellung steckengeblieben waren, rd. 23 500 Wohnungen ermöglichten. Von diesen 98 400 000 DM kamen 64 000 000 DM, also fast $^2/_3$, auf Mittel des Landes Bremen.

Schon seit dem ersten Weltkriege mußte der soziale Wohnungsbau durch staatliche Gelder mit verbilligten Zinssätzen gefördert werden. Jetzt stand den gestiegenen Baukosten – der Baukostenindex hatte sich von 100 im Jahre 1913 auf 134 im Jahre 1936 und auf 257 im Jahre 1949 erhöht – aber noch die Forderung nach einer wirtschaftlich tragbaren Miete gegenüber. Die öffentlichen Mittel mußten zu einem großen Teil unverzinslich gegeben werden, um dieses Ziel zu erreichen.

Die Landes- und Bundesmittel wurden im Jahre 1949 zu etwa gleichen Teilen auf die privaten Bauherren, die gemeinnützigen Baugesellschaften und den Bremer Staat verteilt.

Die Stadt selbst stand vor der Aufgabe, ihren eigenen großen Wohnhausbesitz, der im Kriege stark gelitten hatte, wiederherzustellen und außerdem Versuche mit neuen Baustoffen, Bau-



Abb. XII b 48 Siedlung Stackkamp, 186 Häuser, 278 Wohnungen, 1949/50
Bauherr: Wohnungsbauamt

fertigzustellen. Auch die Stadt konnte jetzt einige Bauten vollenden, die zum Teil schon während des Krieges begonnen wurden, infolge des Mangels an Baustoffen aber stillgelegt werden mußten. Hierzu gehörten die 119 Wohnungen umfassende Siedlung an der Osterholzer Heerstraße (Abb. XII b 45 u. 46) und die schon im Sommer 1945 begonnene Gärtnerhof-Siedlung an der Franz-Schütte-Allee (Abb. XII b 47). Von den insgesamt 21 Höfen dieser Siedlung wurden neun voll ausgebaut und für die übrigen die wichtigsten Wirtschaftsgebäude errichtet.

Im Jahre 1949 begann die eigentliche staatliche Förderung des sozialen Wohnungsbaus. In den Jahren 1949, 1950 und 1951 wurden vom Bund, vom Lande Bremen und aus der Soforthilfe insgesamt rd. 98 400 000 DM aufgebracht, die zusammen mit den auf dem freien Kapitalmarkt aufgenommenen erststelligen Geldern, dem Eigengeld und den Eigenleistungen der Bauherren den Neubau von konstruktionen und Baumethoden auszuführen, Arbeiten, die dem privaten oder gemeinnützigen Bauherrn nicht gut zugemutet werden konnten. Hierbei kam den aus den Bautrümmern gewonnenen Baustoffen besondere Bedeutung zu, auf die im Abschnitt X näher eingegangen ist.

In der Kleinsiedlung „Am Stackkamp" wurden in 186 Kleinsiedlerstellen die verschiedensten Wand-, Decken- und Dachbauweisen ausgeführt und insbesondere die Herstellung von Massivdecken zu tragbaren Preisen angeregt (Abb. XII b 48 und 49).

In der Kirchbachstraße führte die Anwendung einer Stützenkonstruktion zu einer beachtlichen Abkürzung der Bauzeit (Abb. XII b 50). Bei einem Großversuch mit der Schüttbauweise in der Straße „Auf der Wachsbleiche" wurden vier größere Wohnblocks in Ziegelsplitt unter Verwendung verschiedener Schalungsarbeiten geschüttet, während ein Block vergleichsweise aus Großformat-Ziegelsplittsteinen gemauert wurde (Abb. XII b 51).



Abb. XII b 49 Siedlung Stackkamp
(Gruppe von Einzelhäusern)
186 Häuser, 278 Wohnungen, 1949/50
Bauherr: Wohnungsbauamt

Die Einschaltung der Selbsthilfe endlich wurde in der Kleinsiedlung „Am Rickmerspark" versucht, wo für das „Gemeinnützige Aufbauwerk der Körperbeschädigten und Hinterbliebenen e.G.m.b.H." die Trägerschaft für 37 Kleinsiedlerstellen übernommen wurde (Abb. XII b 52 u. 53).



Abb. XII b 50 Wohnblock Kirchbachstraße
5 Häuser, 8 Wohnungen, 1950
Bauherr: Wohnungsbauamt



Abb. XII b 51 Wohnblocks „Auf der Wachsbleiche"
(Straßenansicht), 29 Häuser, 50 Wohnungen, 1950
Bauherr: Wohnungsbauamt



Abb. XII b 52 Siedlung Rickmers Park
37 Häuser, 68 Wohnungen, 1949/50
Bauherr: Wohnungsbauamt



Abb. XII b 53 Siedlung Rickmers Park
37 Häuser, 68 Wohnungen, 1949/50
Bauherr: Wohnungsbauamt

Die gemeinnützigen Baugesellschaften, die sich in den Jahren vor dem letzten Kriege stark entwickelt hatten, mußten zunächst neben der Schadensbehebung an ihrem eigenen Wohnungsbestand verschiedene im Kriege unvollendet gebliebene Bauvorhaben fertigstellen.

Im Jahre 1950 erhielten der private und der gemeinnützige Sektor 80 Prozent der öffentlichen Mittel. Dem privaten Hausbesitz flossen außerdem fast die gesamten Soforthilfemittel zu. Seit 1951 wurde von der planmäßigen Aufteilung der Mittel ganz abgesehen, die öffentlichen Gelder wurden dort eingesetzt, wo die meisten Fremdgelder innerhalb der Gesamtfinanzierung nachgewiesen werden konnten.

Weit über 80 Prozent des Wohnungsbestandes war vor dem Kriege in privaten Händen gewesen. Der eigene Hausbesitz in Bremen war kein Privileg einer bestimmten Schicht, sondern in allen sozialen Schichten der Bevölkerung verbreitet. Rund 75 Prozent sämtlicher Wohnungen befanden sich im Jahre 1939 in Ein- und Zweifamilienhäusern. Die Eigenhausbezirke waren aber im Kriege besonders stark von der Zerstörung betroffen, die meisten Bauwünsche kamen deshalb aus den Reihen der privaten Hausbesitzer. Ihnen fehlte aber ein fester Zusammenschluß. Es hätte zu einer städtebaulich und wirtschaftlich nicht zu verantwortenden Zersplitterung und Verteuerung des Aufbaus geführt, wenn es nicht gelungen wäre, die Einzelbauten zu Anlieger- und Straßengemeinschaften zusammenzufassen. Sie wurden im Jahre 1949 an drei Stellen der Stadt versuchsweise erprobt (Abb. XII b 54 bis 58). Aus den Bemühungen der schon zu Beginn des Jahres 1946 in der Stadtmitte gegründeten „Aufbaugemeinschaft Bremen" entstand dann im Sommer 1950 die „Bremer Treuhandgesellschaft für Wohnungsbau", die bereits in den ersten 1½ Jahren ihres Bestehens über 1000 Wohnungen treuhänderisch aufbauen konnte (Abb. XII b 59). Ihr folgte als weitere Neugründung der „Bremer Schoss, Betreuungs-Gesellschaft für Wohnungsbau m. b. H.". Beide Gesellschaften betreuen in Zusammenarbeit mit Privatarchitekten den in Anlieger-Gemeinschaften zusammengefaßten Wiederaufbau ganzer Straßenzüge und Bezirke. Hiermit sind aus privater Initiative leistungsfähige Trägerinstitute geschaffen, die einen gesunden und wirtschaftlichen Aufbau des „Bremer Hauses" ermöglichen (Abb. XII b 59). Dieses „Kleinhaus", das in den beiden vorhergehenden Artikeln näher behandelt ist, hatte sich bis zum zweiten Weltkrieg in seiner Wohnform kaum verändert. In den letzten Jahren bildet sich nun aus den Gegebenheiten und Forderungen unserer Zeit ein neues „Bremer Haus" mit zwei bis drei abgeschlossenen Wohnungen an gemeinsamem Treppenhaus, das seine endgültige Form noch finden muß. Neben diesem Eigenhaus für zwei und drei Familien wird aber auch das Einfamilienhaus weiter gepflegt werden, und zwar sowohl als städtisches Reihenhaus auf kleinem Grundstück, wie auch als Siedlerhaus auf einem größeren Garten-



Abb. XII b 54 Anliegergemeinschaft Grenzstraße, 70 Wohnungen, 1949
Architekt BDA Herbert Nadolle



Abb. XII b 55 Anliegergemeinschaft Grenzstraße, 70 Wohnungen (Rückansicht), 1949
Architekt BDA Herbert Nadolle

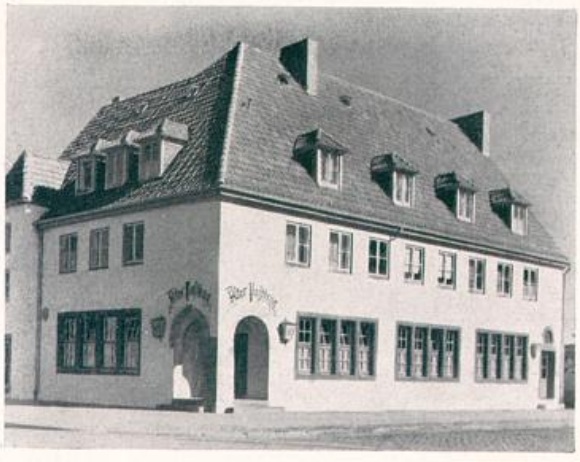


Abb. XII b 56 Bauherr: Anliegergemeinschaft „Alter Postweg", 171 Wohnungen, 1949/50
Wiederaufbau
Architekten BDA R. Richter und W. Kläner
Durchführung: Wohnungsbauamt



Abb. XII b 57 Bauherr: Anliegergemeinschaft „Alter Postweg", 171 Wohnungen, 1949/50 Wiederaufbau
Architekten BDA R. Richter und W. Kläner
Durchführung: Wohnungsbauamt

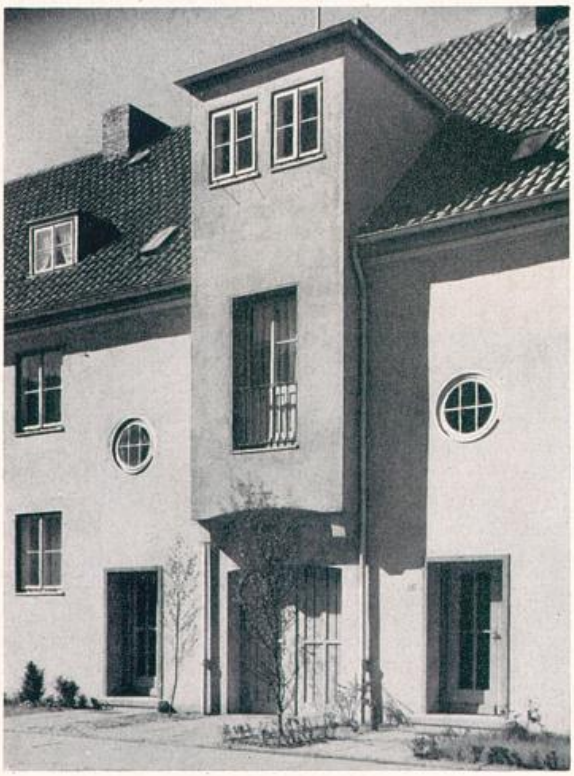


Abb. XII b 58 Bauherr: Anliegergemeinschaft „Alter Postweg", 171 Wohnungen, 1949/50 Wiederaufbau
Architekten BDA R. Richter und W. Kläner
Durchführung: Wohnungsbauamt



Abb. XII b 59 Bauherr:
Anliegergemeinschaft Timmersloher Straße
63 Wohnungen, 1950
Träger: Bremer Treuhandgesellschaft für Wohnungsbau
Architekt BDA Dipl.-Ing. Becker-Sassenhof

grundstück. Die im Rahmen des ECA[2])-Wohnungsbauprogramms zur Zeit in dem Gebiet zwischen Steffensweg und Landwehrstraße im Bau befindlichen Einfamilien-Kleinsthäuser und die von den Borgward-Werken und vom Wohnungsbauamt geschaffenen Kleinsiedlungen in Hemelingen und in Arbergen sind hierfür Beispiele.
Schon seit langem hat in Bremen auch der Geschoßwohnungsbau einen festen Platz gewonnen.

[2]) Economic—Cooperation—Administration



Abb. XII b 60 Wiederaufbau Eickedorfer Straße 32/36
32 Wohnungen, 1949/50
Bauherr: Eisenbahn-Spar- und Bauverein Bremen



Abb. XII b 61 Hemmstraße 176/180
8 Wohnungen und 4 Läden, 1949/50
Bauherr: Eisenbahn-Spar- und Bauverein Bremen



Abb. XII b 62 Neuenlander Straße 40/40 c
24 Wohnungen, 1949/50, Bauherr:
GEWOBA, Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft
mbH., Bremen



Abb. XII b 63 Friedrich-Ebert-Straße 215/217
und Neuenlander Straße 44/46
16 Wohnungen, 1949/50, Bauherr:
GEWOBA, Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft
mbH., Bremen



Abb. XII b 64 Wiederaufbau Bodenwerderstraße 1/11
36 Wohnungen, 1950, Bauherr:
GEWOBA, Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft
mbH., Bremen



Abb. XII b 65 Neubau Delmestraße 142/150
75 Kleinstwohnungen, 1949/50, Bauherr:
GEWOBA, Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft mbH., Bremen



Abb. XII b 66 Wiederaufbau
Gröpelinger Heerstraße 309, 315
7 Wohnungen, 1950/51, Bauherr:
GEWOBA, Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft mbH., Bremen

Er liegt vornehmlich in den Händen der für eigene Rechnung bauenden gemeinnützigen Baugesellschaften, von denen in unserer Stadt eine ganze Reihe bestehen (Abb. XII b 60 bis 69). Einige von ihnen haben ein ganz bestimmtes Bauprogramm zu erfüllen, wie der bereits 1893 gegründete „Eisenbahn-Spar- und Bauverein" und die seit 1920 bestehenden „Beamten-Baugesellschaft". Wie sehr die gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaften bemüht sind, auch gestalterischen Ansprüchen Rechnung zu tragen, spricht der Leiter der hiesigen Beamten-Baugesellschaft, Reg.-Direktor Richter, mit den Worten aus:

> „Ein Wohnungszugang von über 600 Wohnungen innerhalb von nicht drei Baujahren seit 1949 hat an vielen Stellen auch das Stadtbild neu geformt. Wenn sich die ‚Beamten-Baugesellschaft' dabei bemüht, nicht nur die Not der Wohnungssuchenden zu lindern, sondern auch Häuser zu erstellen, die in ihrer baulichen Gestaltung Heimat für Menschen werden können, die viele Jahre lang kein eigenes Heim hatten, so war sie sich dabei der Verpflichtung bewußt, sich auch mit den äußeren Bauformen in den Rahmen einzufügen, den eine Stadt mit alter Bautradition spannt."

In einer großen Stadt sind entsprechend den sehr verschiedenartigen Wohnwünschen der Bevölkerung viele Haus- und Wohnformen nebeneinander nicht nur möglich, sondern auch notwendig: das Reihenhaus für ein, zwei oder auch drei Familien, das Mehrfamilienhaus mit zwei, drei und vier Geschossen, die Kleinsiedlung und das Eigenheim. Ob in Bremen auch Bedarf für das Wohnhochhaus mit sieben und mehr Geschossen entstehen wird, wie es im Auslande sehr stark verbreitet und ver-



Abb. XII b 67 Neubau Kurfürstenallee, 150 Wohnungen, 1950
Bauherr: Beamten-Baugesellschaft, Bremen



Abb. XII b 68 Hamburger Straße/Georg-Bitter-Straße
1951, Beamten-Baugesellschaft, Bremen

inzelt auch in deutschen Wohnstädten entstanen ist, mag abgewartet werden. Die Vielfalt der ausformen auch in räumlicher Nachbarschaft in inem Stadtbezirk ist sicher ein besonderes Kennzeichen einer im besten Sinne des Wortes „neuzeitlichen" Stadt. Bremens aus den Trümmern und uf Neuland wieder- und neuentstehenden Wohnezirke werden in mancher Hinsicht ein neues Gesicht zeigen. Bevorzugt dürfte aber aller Voraussicht nach auch künftig das Eigenhaus erhalten bleiben, dessen Werte in einer von Nivellierung edrohten Zeit noch gestiegen sind.
ritz Schumacher hat 1947 die Mahnung ausgesprochen:

„Das große Problem der Zeit ist letzten Endes die Aufgabe, das verzerrte Gebilde umzustellen, das sich als heutige Großstadt herausgebildet hat. Das ist aber nur erreichbar von einem Punkte aus: von der Wohnungsfrage.



Abb. XII b 69 Hamburger Straße/Georg-Bitter-Straße
1951, Beamten-Baugesellschaft, Bremen

Wir kommen aus einer Zeit, deren Kulturzustand bemessen wurde nach der b e s t e n L e i s t u n g, die sie auf dem Gebiete des Wohnwesens aufweisen konnte. Wir gehen in eine Zeit, deren Kulturzustand bemessen werden wird nach der s c h l e c h t e s t e n W o h n u n g, die sie entstehen läßt."

K r a m e r

Quellennachweis über das Bremische Wohnungswesen:

K a r l P r i e s t e r: „Bremische Wohnhäuser um 1800", Bremen 1912.

D r. E l i s a b e t h H e s s e: „Bodenverhältnisse und Bodenpolitik in Bremen" (Doktordissertation 1922, nicht veröffentlicht).

B a h n s o n, M u e s m a n n, W a g n e r: „Das Einfamilienhaus, erstellt vom Privatbaugewerbe", Berlin 1918.

D r. T i d e m a n n: „Wohnungswesen in Bremen in hygienischer Beziehung", Bremen 1907.

„Das Wohnungswesen der Freien Hansestadt Bremen", herausgegeben von Baudirektor Knop, Bremen 1929.

„Stadt- und Landesplanung Bremen", Bremen 1931.

H e s b e r g: „Das Bremer Haus", Bremen 1946.

B r e m e r A u s s c h u ß f ü r B a u f o r s c h u n g: „Grundzüge des bremischen Wohnungsbaues in den Jahren 1919 bis 1939" (1949, nicht veröffentlicht).

„Die Neugestaltung Bremens", Heft 2 (Wohnungsbau 1949), herausgegeben vom Senator für das Bauwesen 1951.

c) Ledigenheime

er bremische Wohnungsbau der nächsten Jahrehnte muß nicht nur den qualitativen und quantitativen Fehlbetrag an Wohnungen decken, sondern hierbei auch die Veränderungen in der sozialen Struktur der Bevölkerung berücksichtigen. Ein neu entstandenes Problem ist der Bau von Heimen für alleinstehende Personen. In Bremen haben nach dem letzten Kriege die gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaften zunächst eine vorläufige Lösung zu finden gesucht, indem sie eine Anzahl von Ledigenwohnungen in die Bauvorhaben mit den üblichen Wohnungsgrößen eingefügt haben.

Im Jahre 1951 entstand in der Schwachhauser Vorstadt ein ausgesprochener Wohnblock für Ledige (Abb. XII c 1). Er enthält 36 Einzimmer- und 12 Eineinhalbzimmer-Wohnungen. Sämtliche Wohnungen sind voneinander getrennt und von den vier Treppenhäusern unmittelbar zugängig. Alle Wohnungen haben WC., Badegelegenheit, eine Kochnische mit Kochschrank, Warm- und Kaltwasserversorgung und Zentralheizung. Zu jeder Wohnung wurden Schlafcouch und ein Kleiderschrank geliefert. Der Keller enthält für jede Wohnung einen Abstellraum, einen gemeinsamen Fahrradraum, eine Waschküche und fünf Garagen. Ein



Abb. XII c 1 Ledigenwohnblock Schwachhauser Heerstraße/Ecke Vahrer Straße, 1951
Architekt Ernst Wessel in Zusammenarbeit mit Dr. Stieda und P. H. Loewner

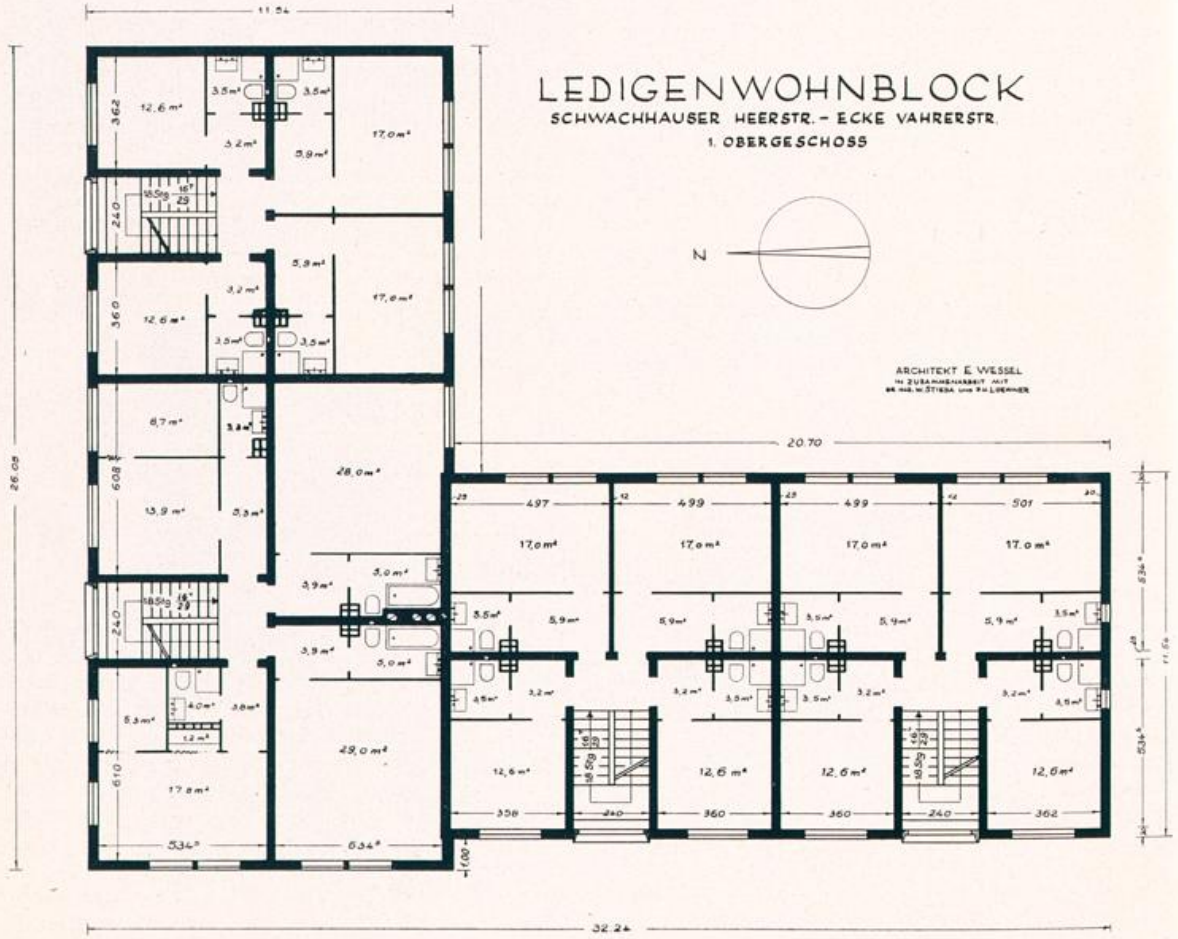


Abb. XII c 2 Grundriß, 1. Obergeschoß

Hausmeister wohnt im Untergeschoß (Abb. XII c 2). Eine andere Lösung derselben Aufgabe zeigt ein Entwurf der „Beamten-Baugesellschaft" Bremen GmbH., der noch auf seine Ausführung wartet. Das 30 m hohe Haus hat zehn Vollgeschosse. Die Obergeschosse sollen je elf Wohnraumeinheiten, das Erdgeschoß Läden aufnehmen (Abb. XII c 3 und 4). Jede Wohnraumeinheit besteht aus einem Zimmer von ca. 20 qm Fläche, einem 2 m breiten Flur, WC. und Kochnische mit Elektroherd, Einbauschrank und Spülbecken. Jede Wohnung erhält einen eigenen Zähler. Der Autogeiser der Bäder für jedes Geschoß ist eine Badeanlage mit zwei Wannen und Duschen vorgesehen – und die Waschküchenkessel sind mit Münzautomaten geplant. Das Kellergeschoß enthält die Heizungsanlage, vier Gemeinschaftskeller für Abstellgut und einen Fahrradraum. Ein Personenaufzug führt zu sämtlichen Stockwerken. Im Dachgeschoß befinden sich weitere sechs Wohnraumeinheiten, die Hauswartwohnung, zwei Gemeinschaftsküchen und eine gedeckte Terrasse für den Aufenthalt der Mieter. Ein großer Teil der Wohnungen soll eine Loggia erhalten.

Der „Bremer Frauenwohnheim e. V." bereitet den Bau eines Frauenwohnheimes mit 53 Ein- und Zweizimmern an der verlängerten Wachmannstraße vor. In einem Wettbewerb unter bremischen Architekten erhielt der Architekt BDA Fr. Heuer den ersten Preis. Nach seinem Entwurf wird der „Gemeinnützige Bremer Bauverein" den neuen Bau ausführen.



Abb. XII c 3 Ledigenheim der Beamten-Baugesellschaft Bremen, mbH., Entwurf

Im Rahmen des ECA (Economic-Cooperation-Administration) Wohnungsbau-Programms werden zur Zeit viergeschossige Laubenganghäuser mit Ein- und Eineinhalbzimmer-Wohnungen am Rande des parallel dem Steffensweg geplanten Grünzuges nach dem Entwurf von Prof. W. Hebebrandt, Hamburg, ausgeführt. Auch diese Wohnungen sind in erster Linie für Ledige bestimmt. Kratz

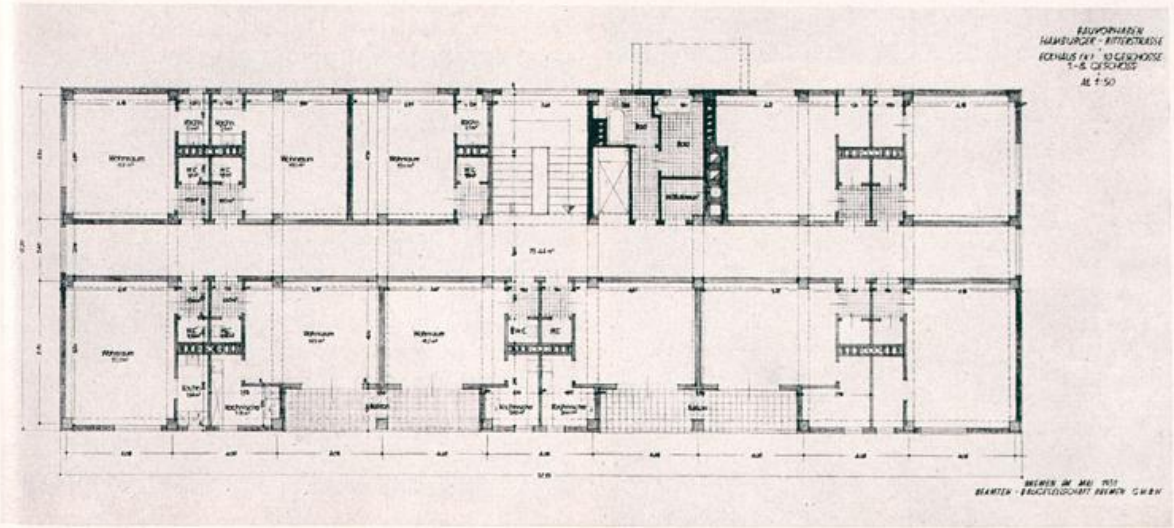


Abb. XII c 4 Grundriß des Ledigenheims der Beamten-Baugesellschaft Bremen, mbH. Entwurf

d) Landwirtschaftliches Bauwesen

Viel weniger als in den Städten und Industriegebieten haben sich die stürmischen politischen, wirtschaftlichen und sozialen Umwälzungen des letzten halben Jahrhunderts auf das landwirtschaftliche Bauen ausgewirkt.
Die bäuerliche Lebens- und Betriebsform, die in tausendjähriger stetiger Entwicklung das Bild des Bauernhofes geprägt hat, ist im Grunde bis heute die gleiche geblieben und rechtfertigt damit das zähe Festhalten an dem ehrwürdigen Typ des Bauernhauses aus Urväter-Zeiten.
Im einzelnen ist in neuerer Zeit manches anders geworden. Ganz selten nur wird es möglich sein, Neubauten wie früher in Eichenfachwerk zu errichten — doch auch im Ziegelrohbau gibt es vortreffliche Bauernhäuser; immer seltener wird auch das Weichdach, weil es an Schilf oder Langstroh mangelt, und die hohen Feuerversicherungsprämien abschreckend wirken. – Doch auch Pfannendächer sehen gut aus, und das praktische Falzziegeldach wird sich formal weiter verbessern lassen. Größere Fenster in Stuben und Ställen und etwas höhere Räume werden nur weltfremde Romantiker beklagen. Schlimmer ist es, wenn der Bauer den Fortschritt darin sieht, daß er sein Haus ganz zum Stall macht und sich selbst eine halbstädtische Villa daneben baut. Damit verliert das Niedersachsenhaus einen Teil seiner besonderen Vorzüge. Ohne Not und Konsequenz wird hier die organische Fortbildung eines gewachsenen und in sich vollendeten Typus abgebrochen und verraten.



Abb. XII d 1 Hof von Garbade, Wummensiede 52
Architekt Prof. Scotland †



Abb. XII d 2 Hof von Garbade, Wummensiede 52
Architekt Prof. Scotland †



Abb. XII d 3 Hof H. Klüver, Katrepel

Etwas anderes ist es, wenn der Bauer sich, genau wie der Städter, die großen technischen Errungenschaften seiner Zeit klug zunutze macht, wenn er sich an das elektrische Netz anschließt, arbeitsparende Maschinen anschafft, die Wasserversorgung verbessert, weitgehenden hygienischen Ansprüchen genügt. Der Bauer ist immer ein kluger und nüchterner Rechner gewesen und muß es bleiben. Es ist aber nicht leicht für ihn, all den Neuerungen gegenüber, die ihm von listigen Geschäftsleuten angepriesen werden, ein ruhig vorsichtig abwägendes Urteil zu bewahren.
Eine Zeitlang schien das streng ökonomische Denken den friesischen Bauernhaustyp mit seinem „bodenlastigen" Bergeraum gegenüber der Dachlastigkeit des Niedersachsenhauses den Vorzug zu geben. Doch bald war dieser Standpunkt durch die technische Entwicklung überholt. Dann wurde für das quergeteilte Haus mitteldeutscher Art eine eifrige Propaganda entfaltet, die unter Architekten, ländlichen Baumeistern und Bauern Verwirrung und Ratlosigkeit verursachte. Es ist ein Verdienst des Vereins für niedersächsisches Volkstum in Bremen, daß er diese Behauptungen prüfte und ihnen, als er ihre Haltlosigkeit erkannt und erwiesen hatte, kräftig entgegentrat. Er kam dabei zu folgenden Ergebnissen:

1. Das Niedersachsenhaus ist im bremischen Raum von alters her der bodenständige Bauernhaustyp.
2. Es ist noch heute in seinen Grundgedanken, die ganze Wirtschaft mit Wohnung, Stall und Bergeraum unter einem Dach zu vereinen, keineswegs

rückständig und überholt, nur hat man es vielerorts an der nötigen Pflege und zweckmäßigen Ausgestaltung fehlen lassen.

1937 schrieb der Verein, von Staat und Wirtschaft darin unterstützt, einen Wettbewerb über neuzeitliche Gestaltung des Niedersachsenhauses aus, dessen Ergebnis eindeutig klarstellte, daß der alte Typ bei vollendeter Grundrißgestaltung alle Erfordernisse der heutigen bäuerlichen Wirtschaft ausgezeichnet erfüllt. Durch eine Wanderausstellung und Veröffentlichung des Ergebnisses in Buchform gelang es, dem Niedersachsenhause viele neue Freunde zu gewinnen.

Kein Vernünftiger wird behaupten, daß es nicht auch andere brauchbare Typen für Bauernhöfe gäbe, daß z. B. ein Bauernhaus mit einem Flachdach ein wirtschaftliches Unding sei. Aber es ist etwas Großes, ja Heiliges um eine Entwicklung und Überlieferung von vielen Jahrhunderten. Unsere deutschen Bauernhäuser sind, wie wenige



Abb. XII d 6 Hof Bölken, Leher Heerstraße



Abb. XII d 4 Hof H. Weyhausen, Wummensiede

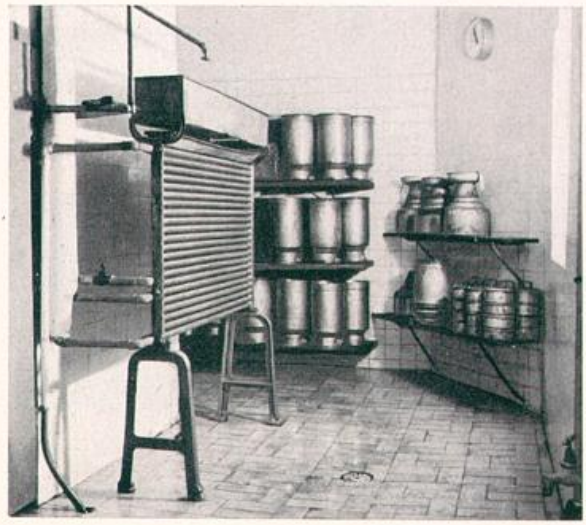


Abb. XII d 7 Hof Bölken, Leher Heerstraße
Sanitätsmeierei



Abb. XII d 5 Gasthaus in Borgfeld, 1950
(Borgfelder Landhaus)



Abb. XII d 8 Hof Bölken, Leher Heerstraße
Sanitätsmeierei

der Erde, aus ihrer Landschaft hervorgewachsen, sie sind ein wichtigster Bestandteil dieser Landschaft geworden, und wir Heutigen sind nicht fähig, mit gleicher Kunst, mit gleicher genialer Einführung ein neues in ihrer Nachbarschaft aufzustellen, das bei voller Erfüllung aller technischen und ökonomischen Erfordernisse mit ihm so harmonisch zusammenklingt wie eben ein modern eingerichtetes Niedersachsenhaus. Es ist Torheit, sich ohne genügende Not der ehrwürdigen Kate heimatlicher Überlieferung zu entreißen, es ist ahnungslose Vermessenheit und wird, wo sie das heilige Bild der Heimat zerstört, zu einem Verbrechen, das künftig nicht mehr ungesühnt bleiben sollte. Eine Reihe guter, neuer Bauernhöfe im Bremer Gebiet zeigt den Weg, der zu beschreiten ist (Abb. XII d 1 bis 5). Ein eindrucksvolles Beispiel eines modernen Betriebes ist der Hof Bölken. In ihm sind alle wichtigen landwirtschaftlichen Verrichtungen der Sanitätsmeierei mechanisiert (Abb. XII d 6 bis 8).

Die Bemühungen, Bauern und Bauleute aufzuklären und zu überzeugen, dürfen nicht nachlassen. Die unvergleichliche Landschaft unserer Flußdeiche aber muß durch gesetzliche Maßnahmen geschützt werden, damit dem Unheil der Verschandelung, das schon begonnen hat, endlich Einhalt geboten wird: den Bauern zum Nutzen, allen Bremern zur Freude und der Stadt Bremen zur Ehre.

Bauer

XIII

WEHRMACHTSANLAGEN UND IHRE UMWANDLUNG

Der erste bremische Kasernenbau entstand in den Jahren 1840 bis 1842 auf der „Schwarzpott-Bastion" am Neustadtswall. Beim Übergang des bremischen Militärwesens auf Preußen im Jahre 1867 kam die Kaserne in die Verwaltung Preußens und nach 1871 in das Eigentum des Reiches. Es ist bezeichnend für die städtebauliche Beachtung, die der Neustadt Jahrzehnte hindurch geschenkt worden ist, daß das Gelände der ehemaligen Befestigungsanlagen im Laufe des vergangenen Jahrhunderts bedenkenlos zum großen Teile für öffentliche Bauten zur Verfügung gestellt wurde (Kaserne, mehrere Schulen, Technikum, Moorversuchsstation), während die Wallanlagen der Altstadt im allgemeinen stets sorgfältig behütet wurden und sich bester Pflege erfreuen konnten.

Die Neustädter Kaserne ist bis zum ersten Weltkrieg wiederholt erweitert worden und bildet im Zuge der alten Umwallung einen breiten Sperrriegel, der auch die Südervorstadt von der Kernneustadt abtrennt.

Mit der im Jahre 1934 einsetzenden Aufrüstung begann ein umfangreiches Neubauprogramm. An seinem Anfang stand eine erneute Gefährdung für die schon so sehr eingeschränkten Neustädter Anlagen. Die alte Kaserne sollte bis zur Langemarckstraße erweitert werden. Es gelang den beharrlichen Bemühungen der Bauverwaltung, diesen Anschlag in letzter Stunde zu verhindern. Als Ersatz mußte das aufgeschüttete, für den Wohnungsbau bestimmte Werdergelände bei der Huckelriede angeboten werden, auf dem dann in den folgenden Jahren mehrere Kasernen angelegt wurden. Weitere neue Kasernen entstanden an der Vahrer Straße und in den damals noch selbständigen Gemeinden im Landkreis Osterholz,



Abb. XIII 1 Polizeiunterkunft (spätere Kasernen) an der Stader Straße
Entwurf und Bauleitung Hochbauamt

Grohn und Lesum. Ferner wurde die in den Jahren 1924 bis 1926 vom bremischen Hochbauamt ausgeführte Polizeiunterkunft in der Stader Straße (Abb. XIII 1 und 2) als Kaserne umgebaut.

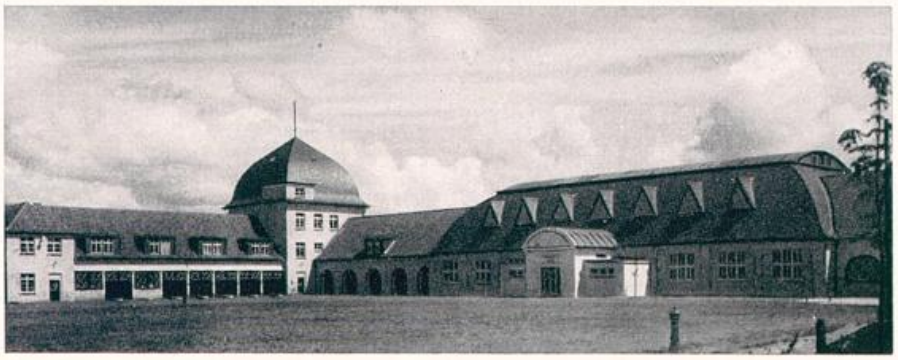


Abb. XIII 2 Polizeiunterkunft (spätere Kasernen) an der Stader Straße
Entwurf und Bauleitung Hochbauamt

Im Kriege sind die Wehrmachtsanlagen zum Teil erheblich beschädigt worden. Die Neustädter Kasernen sind so schwer betroffen, daß die seit langem angestrebte Umwandlung dieses Geländes in einen Grüngürtel wesentlich erleichtert ist und teilweise schon in absehbarer Zeit verwirklicht werden kann.
Im Februar 1947 kam das gesamte Wehrmachtsvermögen, soweit es nicht von der Besatzung weiterhin benutzt wurde, in die treuhänderische Verwaltung des Oberfinanzpräsidenten. Dadurch wurde es möglich, die umfangreichen Kriegsschäden planmäßig zu beheben und zugleich die erhaltenen oder wiederherzustellenden Gebäude sinnvoll zu verwenden. Aus dieser der Baugruppe des Oberfinanzpräsidenten übertragenen neuen



Abb. XIII 3 Industriehof Bremen
aus dem Umbau der Kraftfahrzeughallen
der Huckelrieder Kasernen entstanden
Architekt BDA Friedmar Rusche

Aufgabe sollen hier einige besonders charakteristische Beispiele näher behandelt werden.
In den ausgedehnten Kraftwagenhallen der Huckelrieder Kasernen wurde der „Industriehof Bremen" eingerichtet (Abb. XIII 3), nachdem die „Kommission zur Ansiedlung industrieller Betriebe" über 40 Gewerbebetriebe ausgewählt und ihnen die einzelnen Hallen zugewiesen hatte. Den besonderen Bedürfnissen der Betriebe entsprechend fügte der mit der Planung und Durchführung der Umbauarbeiten beauftragte Architekt Friedmar Rusche fast allen Hallen ein Zwischengeschoß ein, das als Büro, Aufenthaltsraum oder Werkwohnung benutzt wird. Im Zuge dieser Umbauarbeiten konnten auch die zerstörten Hallen wieder aufgebaut und die häßlichen Baulücken geschlossen werden.



Abb. XIII 4 Huckelrieder Kasernen
Umbau eines Mannschaftsblocks zur „Rolandklinik"
Entwurf und Bauleitung:
Baugruppe der Oberfinanzdirektion



Abb. XIII 5 Huckelrieder Kasernen
Ehemaliges Offiziers-Kasino kurz vor dem Umbau

Im Jahre 1948 setzte in den benachbarten Kasernen eine planmäßige Bautätigkeit ein. Der Chirurg und Gynäkologe Dr. Kucklick ließ einen dreigeschossigen, 67 m langen teilzerstörten Block durch die Baugruppe der Oberfinanzdirektion zu der „Rolandklinik" ausbauen (Abb. XIII 4). Aus ehemaligen Mannschaftsstuben entstanden Kranken- und Schwesternzimmer, Operationsräume und eine Wohnung für den Chefarzt. Ein Jahr später wurde durch Ausbau des obersten Vollgeschosses die Anzahl der Betten auf 110 erhöht.
Im Sommer 1949 wurde die beschädigte frühere Exerzierhalle dem „Tennisverein Werder" zur Ver-



Abb. XIII 6 Huckelrieder Kasernen
Umgebautes Offiziers-Kasino (18 abgeschl. Wohnungen)
Entwurf und Bauleitung:
Baugruppe der Oberfinanzdirektion

fügung gestellt, der sie zu einer Tennishalle umgestaltete.
Drei weitere Kasernenblöcke wurden vom Hochbauamt zu einem „Heim für Auswanderer" umgebaut. In fünf benachbarten Kasernenblöcken waren im Jahre 1947 230 Familien, größtenteils Flüchtlinge, untergebracht worden. Diese bisher fernbeheizten Gebäude erwiesen sich aber in ihrer großräumigen Aufteilung mit gemeinschaftlichen sanitären Einrichtungen für ein geordnetes Familienleben auf die Dauer als untragbar. Im Rahmen der verfügbaren Mittel baute deshalb das Wohnungsbauamt die Gebäude derart um,

daß 230 abgeschlossene Wohnungen entstanden. Die zwischen den Blöcken liegenden Plätze sollen zu Grünanlagen und Kinderspielplätzen umgestaltet werden.
Das stark zerstörte ehemalige Offizierskasino (Abb. XIII 5 und 6) konnte zu einem zweigeschossigen Wohnhaus für 18 Familien umgebaut werden. Die benachbarten Blöcke wurden ebenfalls von der Baugruppe der Oberfinanzdirektion wieder hergestellt und für Wohnzwecke oder gewerbliche Nutzung eingerichtet. In den Fahrzeughallen ist der „Posthof" untergebracht, in dem die Bundespost ihre Omnibusse und Paketwagen unterstellt und instandsetzt.
In ähnlicher Weise wurde die zu etwa 60 v. H. zerstörte Kaserne an der Stader Straße umgebaut und für Wohnungen und gewerbliche Betriebe („Gewerbehof Hastedt") umgestaltet (Abb. XIII 7 bis 9).
Die nur wenig zerstörten großen Lagerräume und



Abb. XIII 7 Kaserne an der Stader Straße
Rechts das instand gesetzte frühere Waisenhaus, dahinter die wiederaufgebaute Kaserne
Entwurf und Bauleitung:
Baugruppe des Oberfinanzpräsidiums



Abb. XIII 8 Kaserne an der Stader Straße
Wiederaufgebaute Gebäudegruppe aus der früheren Garage und einem Pferdestall
Entwurf und Bauleitung:
Baugruppe des Oberfinanzpräsidiums



Abb. XIII 9 Ehemalige Kraftfahrzeughallen zum „Gewerbehof Hastedt" umgebaut
Entwurf und Bauleitung:
Baugruppe des Oberfinanzpräsidiums

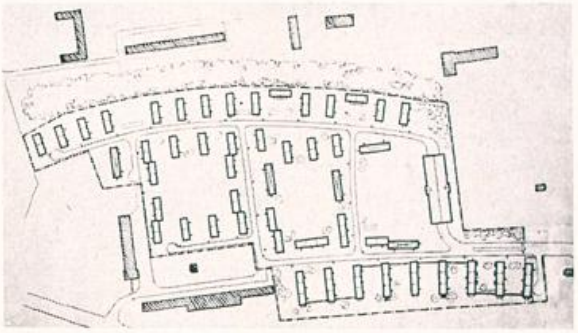


Abb. XIII 10 Siedlung Lesum
Entwurf und Bauleitung:
Baugruppe der Oberfinanzdirektion



Abb. XIII 11 Siedlung Lesum
Entwurf und Bauleitung:
Baugruppe der Oberfinanzdirektion



Abb. XIII 12 Siedlung Lesum, Sporthalle
Entwurf und Bauleitung:
Baugruppe der Oberfinanzdirektion

Hallen des ehemaligen Heeresverpflegungsamtes an der Duckwitzstraße, die mit Gleisanschlüssen versehen sind, konnten für zehn Gewerbebetriebe hergerichtet werden.
Eine ganz neue Verwendung erhielt die vor dem Kriege nicht mehr fertiggestellte Kasernenanlage in Lesum. Die massiven Behelfsunterkünfte wurden der Inneren Mission übergeben, die in jahrelanger Arbeit dort eine Abteilung des Diakonissenhauses, ein Altersheim, Lehrwerkstätten für Kriegsbeschädigte und andere charitative Anlagen unter dem Namen „Friedehorst" geschaffen hat. In den Fahrzeughallen wurde das „Institut für Härtetechnik" eingerichtet. Auf dem großen Kasernen-Freigelände baute die Baugruppe der Oberfinanzdirektion im Jahre 1951 eine Siedlung mit 444 Wohnungen, die vorerst als Auswanderer-Verschiffungslager dient (Abb. XIII 10 bis 12).

Zander

XIV

ERFAHRUNGEN IN DER PRAKTISCHEN DENKMALPFLEGE

Wenn im Anschluß an die Ausführungen auf Seite 217 ff über Besitz und Verlust an historischen Bauten noch von der Betreuung staatseigener Gebäude dieser Art berichtet wird, so mag das als Zoll schuldiger Dankbarkeit gegenüber dem hier zutage tretenden Gemeinsinn angesehen werden, den auch Gustav P a u l i in seinen „Erinnerungen aus sieben Jahrzehnten" der alten und doch so jungen Hansestadt Bremen noch v o r Hamburg und Lübeck nachrühmt.

Der bedeutsamste Fall, der hier zu behandeln ist, war die Restaurierung des Alten Rathauses in den Jahren 1928 bis 1930, die einen Gesamtaufwand von etwa einer Drittelmillion RM in einer Zeit erforderte, die bereits von den großen Geldnöten der dreißiger Jahre überschattet wurde.

Da diese Summe sich aus verschiedenen Bauabschnitten ergab, hatte zwar jede einzelne Bewilligung durch Deputationen, Senat und Bürgerschaft die ihm oft nachgerühmte pflichtbewußte Sparsamkeit des damaligen Bürgermeisters D o n a n d t zur Grundlage, zugleich aber war sie getragen von dem in Donandt personifizierten Gefühl bremischer Würde, das durch die Baugesinnung der Vorfahren gerade in diesem eigenen Hause des bremischen Rates Gestalt gewonnen hatte. Man wußte, was man sich selbst schuldig war als Stadtstaat und alter Volksstaat; in dieser Haltung waren sich die Bürgerschaftsvertreter aller politischen Richtungen und Lebenskreise einig. Es ist diese Haltung, die wir den damals Verantwortlichen zu danken haben, weil jene kostspielige Instandsetzung zur Entdeckung und Beseitigung von Gebäudeschäden führte, die nach den so schmerzlichen Erfahrungen des letzten Krieges beim Ansgarii-Turm gleichfalls dem Einsturz und Verlust des Rathauses Vorschub geleistet haben würden.

Es war etwa im Hochsommer des Jahres 1927, als ein handgroßes Stück Sandstein vom Hauptgesims des Museums am Bahnhof aus etwa zwanzig Meter Höhe abstürzte, zum großen Glück jedoch genau z w i s c h e n zwei Passanten, ohne irgendwelchen Schaden anzurichten. Nun gehört fortlaufende Baupflege, ähnlich wie die laufende Betreuung einer Familie durch ihren Hausarzt zu den Obliegenheiten der Baubeamten, so daß für sofortige Untersuchung und Abhilfe gesorgt wurde.

Darüber hinaus wurde aber dieser Vorfall als Hinweis auf mögliche gleichartige Gefährdung bei anderen staatseigenen Gebäuden aufgefaßt, bei denen die Möglichkeit eines Gesteinsabsturzes eine ungleich größere Gefahr bedeutet hätte, weil sie, anders als beim Museum, täglich und stündlich vom flutenden Verkehr umbrandet sind. Das war beim Alten Rathaus der Fall, an dem Sandstein in größtem Umfange verwendet und schon seit Jahrhunderten allem Wind und Wetter ausgesetzt ist. So lag es nahe, hier Umschau zu halten. Das geschah, und die Untersuchung führte zur Feststellung von Oberflächenschäden an der Marktfront, die auf Einwirkungen der Witterung und zersetzender Bestandteile der Atmosphäre zurückzuführen waren, und von Sprengungen, die vom Verrosten eiserner Dübel und Klammern herrührten. Während nun die erste Schadensgruppe vor allem Bildhauerarbeiten für teilweisen oder völligen Ersatz von figürlichen oder ornamentalen Reliefs wie auch Vollplastiken und verschiedene Auswechselungen von kleinen und großen Säulen der Güldenkammerfront und anderer Architekturglieder an der Außenhaut des Gebäudes erforderten, zwangen die Sprengungen zu Eingriffen in das Gefüge des Sandstein-Quaderwerkes. Hierbei aber wurde die dritte und wichtigste Schadensgruppe erkannt und damit — im Oktober 1928 — die Fundamentschäden. Seltsamerweise verrieten sie sich zuerst in den oberen Teilen des Giebels der Güldenkammer (Abb. XIV 1). Hier fanden sich Risse und Sprünge im Quaderwerk, die nur durch eine dritte Ursache zu erklären waren, durch ungleiches Setzen und Sichbewegen, für das der Grund in Veränderungen an den unteren Teilen des Baukörpers gesucht werden mußte. Genaue Vermessung und Darstellung der Quaderrisse an der Güldenkammerfront und der Nachweis von vielsagenden Schäden an den vier tragenden Säulen dieses Bauteiles forderten schließlich, daß sie Stück für Stück ausgebaut wurden, nachdem ihre Lasten — je 75 t — durch Hilfskonstruktionen abgefangen waren.

Die Säulenkapitäle und -basen, dazu die wuchti-

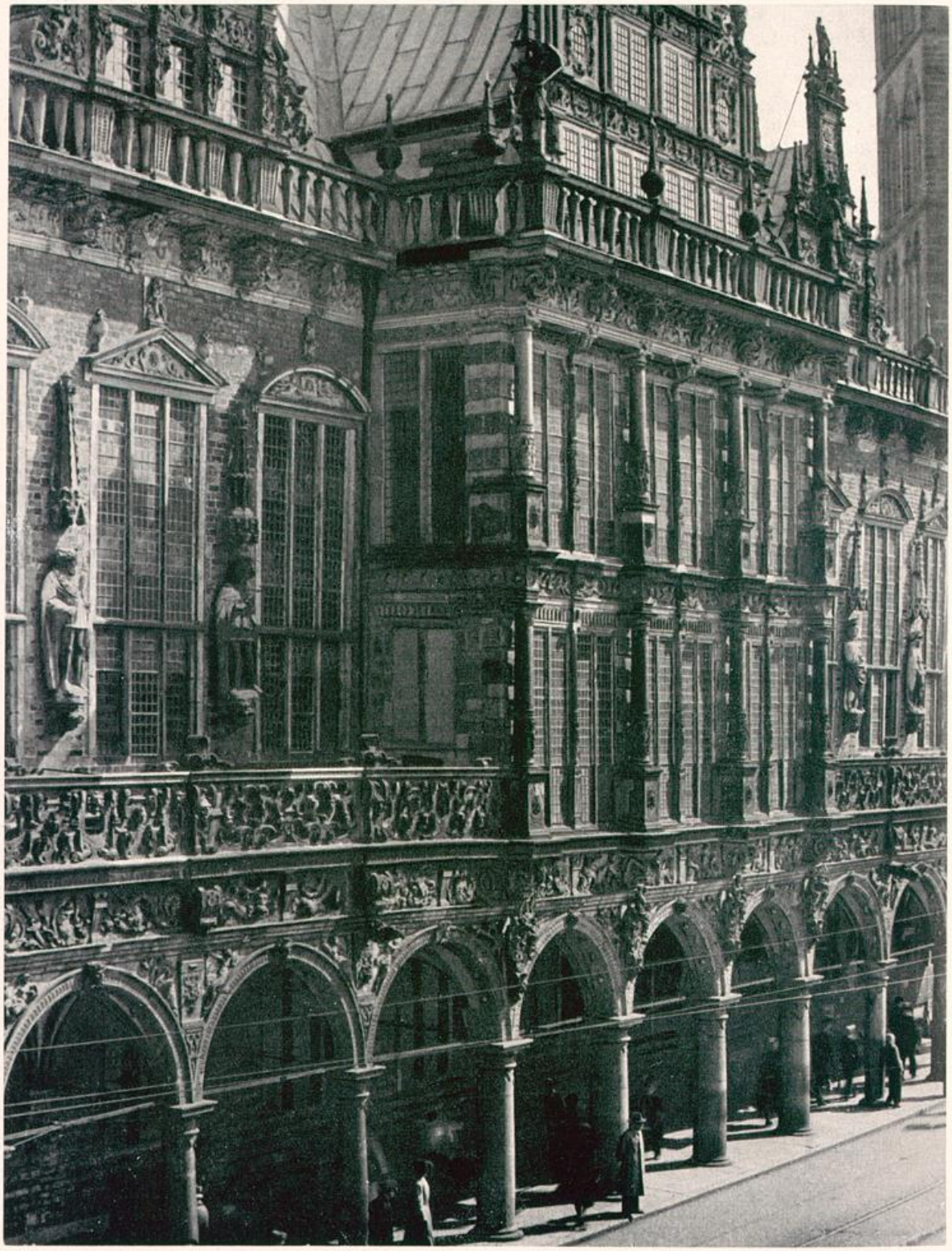


Abb. XIV 1 Mittlerer vorspringender Erker des Alten Rathauses auf vier starken Säulen

gen Unterlagsquader wiesen Zerdrückungen und Zermalmungen auf, die nur allzu deutlich auf die gewaltigen Druckkräfte hinwiesen, die hier freigeworden waren (Abb. XIV 2). Aber noch immer war damit die eigentliche Ursache nicht gefunden worden. Sie enthüllte sich erst, als die bis auf drei Meter unter das Straßenpflaster hinabreichende Fundamentmauer abschnittsweise unter jeder der vier Säulen freigelegt und untersucht wurde. Ihr Erbauer, vermutlich Lüder von Bentheim, hatte sie in an sich technisch einwandfreier Weise auf einem Pfahlrost aufgeführt, weil wohl zu Anfang des 17. Jahrhunderts dieser Untergrund ständig vom Grundwasser durchfeuchtet war. Daß hierbei Holz mit den Jahren eisenhart und schlechthin unvergänglich werden kann, ist allgemein bekannt. Was aber fand sich jetzt vor?

Von dem Pfahlrost war so gut wie nichts mehr vorhanden; es bot sich statt dessen der Einblick in eine Tropfsteinhöhle dar; auf ihrem Boden reihte sich noch genau erkennbar Loch an Loch in den Abständen und Größen der ehemaligen Pfähle, während ihre Decke von der Unterseite der drei Meter hoch darüber bis zur Straßenoberfläche aufsteigenden Backsteinmauer gebildet wurde. An dieser Unterseite waren noch letzte geringe Reste der Eichenbohle zu erkennen, die einst auf den Pfählen geruht hatte, um die Standfläche für die Mauer abzugeben. Jetzt aber hingen von der Unterseite der Mauer die schleimigen Auflösungsreste herab (Abb. XIV 3). Es hatte die ständige Durchfeuchtung des Baugrundes längst ihr Ende gefunden, weil Kanalisation und Unterweserkorrektion den Grundwasserspiegel erheblich gesenkt hatten, so daß alles Holzwerk durch Fäulnis vernichtet war. Im ganzen war ein Hohlraum unter der säulentragenden unterirdischen Mauer in der Mitte vor unserem Alten Rathause entstanden.

Wie aber erklärte es sich, daß diese Mauer sich nicht schon längst um die Höhe der „Tropfsteinhöhle" nach unten bewegt hatte? Durch welche Umstände war dies verhindert oder, besser gesagt, verzögert worden? Der örtliche Befund gab darauf eine Antwort: Jene Backsteinmauer war seinerzeit ganz dicht vor eine Mauer aus kleinen Findlingen gesetzt worden, deren buckelige Vorderfläche einen großen Reibungswiderstand gegen das Abgleiten der Backsteinmauer bildete. Die Findlingsmauer aber gehört zum Fundament eines Hauses, das im Jahre 1405 abgebrochen wurde, um den Bauplatz für das Rathaus zu gewinnen. Sein Eigentümer war der Bürgermeister Götje F r e s e gewesen, der wegen seiner schweren Mitschuld an der Ermordung des Stiftritters A r n d t von Gröpelingen im Jahre 1304 als Geächteter aus der Stadt vertrieben wurde. Zugleich gab die verruchte Tat dem aufstrebenden Bürgertum Veranlassung, sich des Adels für immer zu entledigen. Wie eine besondere Fügung mag es daher erscheinen, daß hundert Jahre später bereits als sichtbares Zeichen einer glänzend gefestigten Macht des Bürgertums ein eigenes Haus



Abb. XIV 2 Zerdrückungen an einer Säule

für den Rat der Stadt erstand, und zwar genau über den Grundmauern des Freseschen Hauses, und daß diese dazu beitrugen, den Bestand des Rathauses bis in unsere Tage hinüberzuretten.

Es war nun selbstverständlich, daß die aufgedeckte Gefahrenquelle zu Ende des Jahres 1928 beseitigt wurde, und zwar durch Ausplombieren des Hohlraumes mit Beton und durch Erneuerung der Backsteinmauer. Jeder, der sich den geschilderten



Abb. XIV 3 Blick in das zerstörte Pfahlfundament

Befund zu vergegenwärtigen vermag, kann kaum im Zweifel darüber sein, daß Bodenerschütterungen, wie sie am Ansgarii-Turm durch Bomben verursacht wurden, auch hier den Einsturz und die Vernichtung des kostbarsten Bauteiles des Rathauses hätten herbeiführen müssen.
Als 1928 die Entdeckung dieses Fundamentschadens bekannt wurde, vertrat die Presse die keineswegs unbegründete Ansicht, daß eine bevorstehende Katastrophe vermieden worden sei, auf die u. a. die Schiefstellung und Beschädigung der vier Säulen hinwies. Es ist also genug Grund vorhanden, das Schicksal zu preisen, daß damals alle verantwortlichen Stellen sich in der Forderung nach einer gründlichen Instandsetzung des Alten Rathauses einig waren.
Die Gesamtheit der damaligen Restaurierungsarbeiten, die sich bekanntlich auch auf die Innenräume erstreckten, kann hier nicht näher behandelt werden. Es soll aber noch der Restaurierungsarbeiten an einigen anderen öffentlichen historischen Gebäuden gedacht werden.
Auf dem Neustadtufer nahm der 1831 errichtete klassizistische Bau des ehemaligen Arbeitshauses eine bedeutsame Stellung in städtebaulicher Beziehung ein. Seine 1922/24 erfolgte Herrichtung für die Aufnahme der bremischen Bauverwaltung, die mit verschiedenen Umbaumaßnahmen verbunden war, wurde nicht zuletzt als Ergebnis denkmalpflegerischer Arbeit eingeschätzt, zumal auch wertvolle Einzelstücke (Abb. XIV 4 bis 6) — Reste



Abb. XIV 5 Ausmündung der Treppe im Obergeschoß

abgebrochener Bürgerhäuser — wie zwei Renaissanceportale, die letzte hohe klassizistische Säule eines Torhauses, zwei Utluchten und ein zugehöriges Rokokoportal mit reichem Bildhauerschmuck in die großangelegte Baugruppe eingebaut wurden. Bombenvolltreffer und nach Kriegsende ein Orkan bereiteten dieser baulichen Herrlichkeit ein grausames Ende.
Eine leider etwas engbegrenzte Aufgabe denkmalpflegerischer Art wurde dem Hochbauamt 1927 gestellt. Die 1587, wie angenommen wird, durch Lüder von Bentheim errichtete Stadtwaage sollte zu einem ersten bremischen Rundfunkhaus hergerichtet werden. Die Bauarbeiten hatten sich darauf zu beschränken, das Innere den neuen Bedürfnissen anzupassen, so daß von äußeren Instandsetzungen abzusehen war. Gleichwohl muß-



Abb. XIV 4 Eingangsflur des Bauhofes



Abb. XIV 6 Ehrenhof des Bauhofes

ten die als unumgänglich erkannten Konstruktionsmängel beseitigt werden.
Der altehrwürdige Bau, der bereits seit längerem zum Packhaus für Fischmehl degradiert und seinem ursprünglichen, im Kaufmannsleben der Stadt wichtigen Zweck als öffentliche Waage entfremdet war, erfüllte vom Herbst 1927 an bis zur Ausbombung im Jahre 1944 im öffentlichen Leben

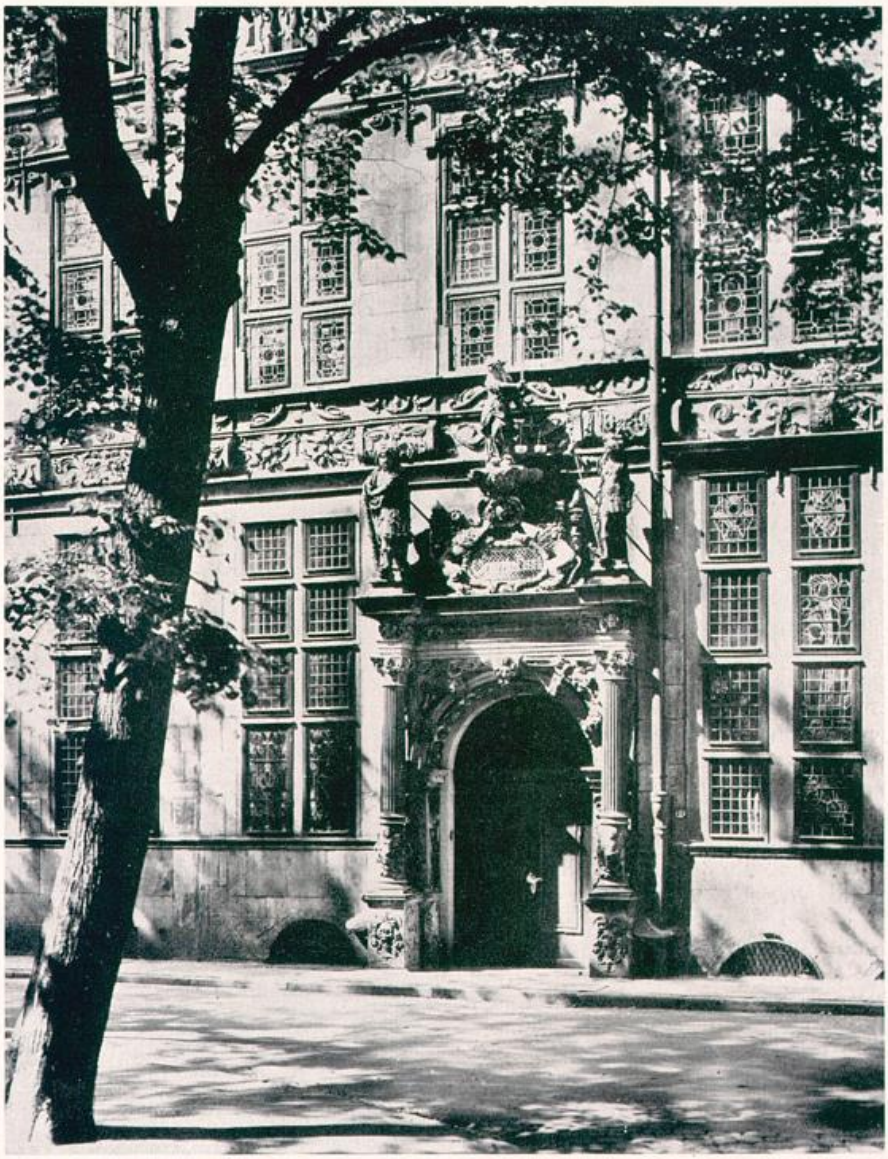


Abb. XIV 7 Gewerbehaus vor der Zerstörung

wieder eine wichtige Aufgabe. Er wurde nach dem Kriege auf die Liste der wiederherzustellenden Bauten gesetzt. Inzwischen ist eine Neufundierung bereits ausgeführt worden. Die in Aussicht genommene Verwendung als Zentralstelle der Volksbücherei wird seinen Wert noch erhöhen. Eine neue städtebauliche Situation wird dadurch gewonnen werden, daß der Bau eine freistehende Nordfront erhält, Treppen sollen von der Obernstraße her in beiden Waagestraßen zu dem neuentstehenden kleinen Platz „Hinter der Stadtwaage" herunterführen. Es ist zu wünschen, daß diese gestalterischen Aufgaben gut gelöst werden, und ein günstiges Schicksal auch über der Gestaltung der umgebenden Privatbauten waltet!
Bei dem gleichfalls 1944 durch den Bombenkrieg zerstörten Gewerbehaus [1]) (Abb. XIV 7) wurde der Wiederaufbau bereits zu einem guten Teile vollendet, so daß es seit dem Frühjahr 1951 wieder den früheren Zwecken für das bremische Handwerk dienen kann (Abb. XIV 8 und 9). Noch kurz vor dem ersten Weltkriege war dieser Bau mit

[1]) Siehe auch „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 142 und vorstehend Figur XI 12.

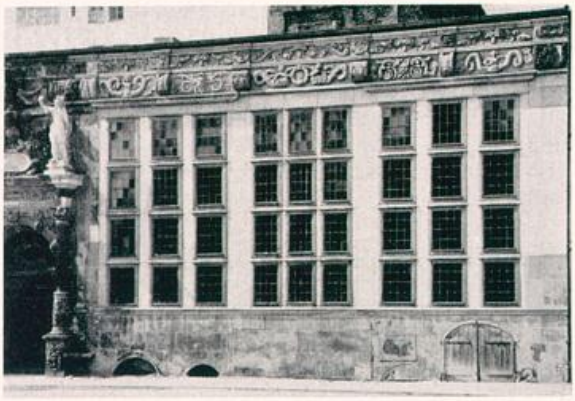


Abb. XIV 8 Das wiederhergestellte Untergeschoß des Gewerbehauses



Abb. XIV 9 Bildhauerarbeiten

Hilfe ansehnlicher privater Beihilfen sehr stattlich im Innern durch das Hochbauamt hergerichtet worden. Wiederentdeckt und freigelegt wurde damals die Balkendecke des unteren Saales, deren alte Bemalung aus der Zeit des Dreißigjährigen Krieges noch erhalten war. 1926 und 1930 hatte das Hochbauamt wiederum Erhaltungs- und Restaurierungsarbeiten vorzunehmen. Sie galten dem vom Hausbock schwer bedrohten Dachstuhl und später der Fassadenverblendung in Sandstein, die sich von der Backsteinhintermauerung lösen wollte und unzulängliche Reparaturen aus früheren Jahrzehnten sowie Setzungsschäden aufwies, die ähnlich wie beim Alten Rathaus zu einem Gesteinsabsturz führten und die umfassenden Arbeiten von 1930 veranlaßten. Da die Arbeiten am Rathaus bereits fast zwei Jahre währten, war es kein leichter Entschluß, schon wieder ein ähnliches Bauvorhaben in Angriff zu nehmen. Doch es bewährte sich aufs neue die hohe Auffassung von der denkmalpflegerischen Verpflichtung, so daß die für drei Bauabschnitte erforderlichen Mittel bewilligt wurden. Auch hier wurde ein verdeckter Fundamentschaden beseitigt; der nördlichere der beiden Giebel wurde Stein für Stein abgetragen und nach gründlicher Reparatur und Ergänzung wieder aufgebaut. Zum Schluß wurde die seit mehr als drei Jahrhunderten immer wieder überholte Farbgebung im enkaustischen Verfahren erneuert und vervollständigt. So beklagenswert der Verlust der beiden Giebel im letzten Kriege nun auch war, so verdient es doch um so mehr Beachtung, daß zum Wiederaufbau des in seinem Gesamtbestande schwer mitgenommenen Bauwerks schon Anfang 1946 Vorbereitungsarbeiten in Angriff genommen wurden. Der Wiederaufbau erhielt sein besonderes Gepräge durch die im August 1948 eingerichtete „Bauhütte der Baudenkmalpflege". In ihr fertigen Schüler und Schülerinnen der Bildhauerklasse der Kunstschule wertvolle Ersatzstücke für die Bildhauerarbeiten an den künftigen zwei Fassaden. Abweichend nämlich von der früheren Stellung als eingebautes Haus wird das Gewerbehaus nach der Neuplanung E c k h a u s an der Hutfilterstraße werden.

Zu den wertvollsten öffentlichen Baudenkmalen wurde von jeher das Kornhaus (Abb. XIV 10) [2]) gezählt, das ebenso wie die Stadtwaage Lüder von Bentheim zugeschrieben wird. Als Folge der restlos ausgebrannten gewaltigen Holzmenge in diesem Lagerhaus erwiesen sich seine Beschädigungen von vornherein als sehr schwer. Später stellte sich dazu noch heraus, daß die Fundierung mangelhaft war, und aus Sicherheitsgründen alle noch gebliebenen Mauern abgebrochen werden mußten. Vom Nordgiebel sind aber genügend Werkstücke geborgen worden, um im organischen Zusammenhange mit einem Neubau einen Traditionsgiebel zu ermöglichen, dem die berühmte Inschrift (Abb. XIV 11):

„Roland Hat Diese Kornscheuren
An Statt Der Alten Stattmauren
Lassen An Diesen Ordt Bawenn
Zu Behof Seiner Getrawenn
Bürgerschaftz damit Sie Han Brodt
In Teurungs Zeit Und Krieges Nodt"



Abb. XIV 10 Der Kornhausgiebel an der Weser

[2]) Siehe auch „Bremen und seine Bauten 1900", Figur 145 und vorstehend Figur XI 9.



Abb. XIV 11 Inschrift und Löwenwappen am Kornhaus

im Original wieder eingefügt werden müßte. Von dem prächtigen großen Löwenwappen, das nur in zahlreichen Bruchstücken aus den Trümmern gerettet werden konnte, hat die Bauhütte eine getreue Kopie hergestellt. Es wird ein besonderes Anliegen der kommenden bremischen Denkmalpflege sein, daß an dem stadtgeschichtlich denkwürdigen Standorte des Kornhauses in der angedeuteten Weise eine lebendige Erinnerung an dieses letzte und schönste Beispiel der einst so zahlreichen und für die Altstadt charakteristischen Packhäuser ersteht, um dafür Zeugnis abzulegen, daß Bremen auch nach der Zerstörung der Kriegsjahre willens ist, alte Bautradition in Ehren zu halten.

Wir möchten glauben, daß die hier behandelten Bauten die im verflossenen halben Jahrhundert im öffentlichen Bauwesen in bester Weise sich bestätigende denkmalpflegerische Gesinnung zur Genüge zeigen. Allen hierfür verantwortlichen Stellen gebührt dafür der Dank der Gegenwart, denn sie handelten nach den Worten unseres Ehrenbürgers Rudolf Alexander Schröder:

„Was du von Vätern
Gutes erhalten,
Sollst du den Spätern
Treulich verwalten."

Ulrich

XV

DENKMÄLER UND BRUNNEN

Bei uns im Norden kommt es zur Aufstellung monumentaler Plastik naturgemäß erst spät. Sie ist im Mittelalter noch ganz selten, und erst die Barockzeit gibt die großen Möglichkeiten des Zusammenklangs von architektonisch gestalteten Plätzen und freier Plastik. In der Hansestadt aber fehlten fürstliche Bauherren, keine Schloßplätze sind mit Statuen zu verschönern, kein Andenken eines Landesherrn ist durch öffentliche Aufstellung seines Bronzebildes zu ehren. So begann Bremen, obwohl es im Roland eine der wenigen Monumentalskulpturen des Mittelalters besitzt, erst im 19. Jahrhundert seine Plätze mit Denkmälern zu schmücken. Olbers, der Gelehrte, und Körner, der Dichter und Kriegsheld, waren die ersten Persönlichkeiten, denen man Standbilder errichtete; dann folgte der erste Kaiser des neuen deutschen Reiches.



Abb. XV 1 Rosselenker von Tuaillon, 1901

Um 1900 indessen besaß die Stadt bereits eine größere Anzahl von Denkmälern und Brunnen sowohl auf Plätzen wie in gärtnerischen Anlagen. In den nächsten Jahrzehnten wurde dann eine ganze Reihe von zum Teil ganz hervorragenden Werken der Bildhauerkunst dem bremischen Stadtbilde eingefügt, bis der alles verheerende Krieg auch unter ihnen Opfer forderte. Die Beziehung zum Stadtbilde rechtfertigt es, ihrer in diesem der Stadt und ihren Bauten gewidmeten Buche zu gedenken, und nur solche Werke sollen hier Erwähnung finden, welche durch eigene Bedeutung und die Art ihrer Aufstellung in eine solche Beziehung getreten sind, nicht aber Friedhofskulpturen und Bauplastik.

Als Kunstwerke von höchstem Range wird man die berittenen Herolde R. Maisons (gestiftet von Harjes) nicht ansehen können, die 1901 zu beiden Seiten des östlichen Rathausportales einen so bedeutsamen Platz fanden. Aus Kupfer getrieben sind diese Repliquen der für das Reichstagsgebäude in Berlin geschaffenen Bildwerke allerdings Beispiele vortrefflichen Kunsthandwerks. Plastisch am besten sind die schweren Gäule, während die Panzerplatten der geharnischten Reiter der Kunst des Bildhauers wenig Möglichkeiten bieten. Vor der echten Gotik des Rathauses war ihr historisierender Realismus – der doch auch einen Zug ins Barock-theatralische hat – wenig am Platz. Von den beiden zu Fuß wachehaltenden Kriegern desselben Bildhauers (aufgestellt 1904 am Westportal des Rathauses) gilt dies um so mehr, als hier noch weniger Gelegenheit zu eigentlicher Plastik gegeben war. Indessen wurden beide Paare an ihrem Platze sehr populär.

Auf bedeutend höherer künstlerischer Stufe steht der Rosselenker von L. Tuaillon (Stifter: Franz Schütte) (Abb. XV 1), welcher ebenfalls im Jahre 1901 aufgestellt wurde. Weit seltener als

das Motiv des Reiters ist in der Plastik die Darstellung des ein Roß am Zaume lenkenden Jünglings. Das von Tuaillon gewählte Nebeneinanderteilen eignet sich für die Rundplastik insofern nur bedingt, als ja der Lenker in der einen Ansicht ganz hinter dem Pferde verschwindet. Mit Recht wählte man daher für das schöne Bildwerk einen Platz in den Wallanlagen am Bischofstor so, daß es nur von drei Seiten zu sehen, an der vierten dagegen durch den Abhang des Theaterhügels einigermaßen gedeckt war.

Vom gleichen Stifter wurde Tuaillon wenige Jahre später mit der Aufgabe betraut, ein Denkmal Kaiser Friedrichs III. zu schaffen (Abb. XV 2). So entstand das erste der drei Reiterdenkmäler Bremens, von denen jedes durch seine Eigenart bedeutendes Aufsehen machte. Die den Denkmalplatz umsäumende Vorstadtarchitektur – wenn der Ausdruck Architektur hier überhaupt erlaubt

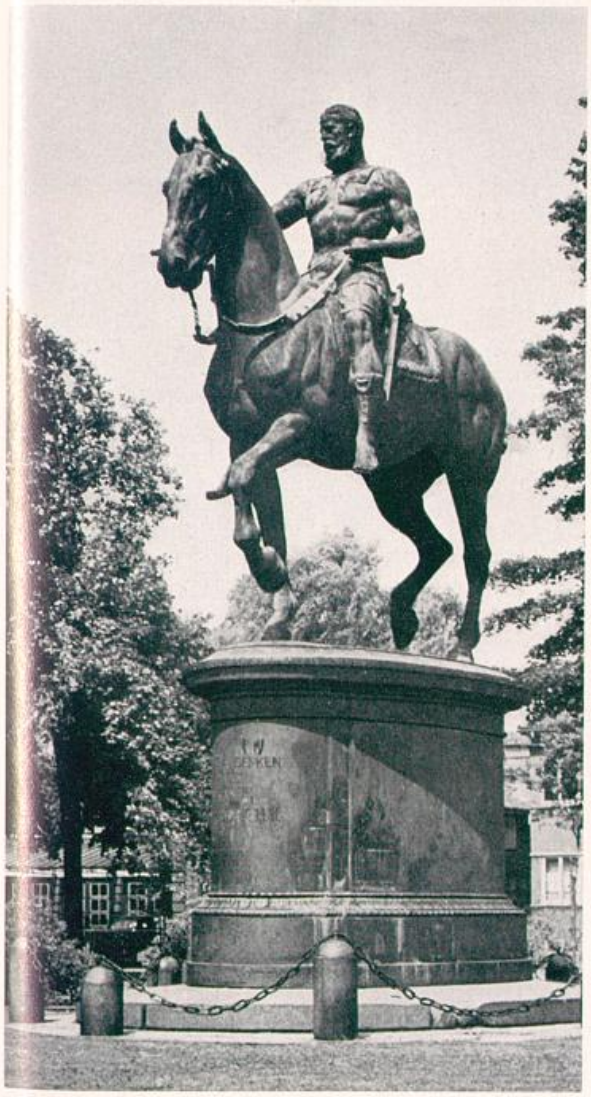


Abb. XV 2 Kaiser Friedrich III. von Tuaillon, 1905



Abb. XV 3 Moltke-Denkmal von H. Halms, 1909

ist – ist seiner ganz und gar nicht würdig, aber der Adel und die Monumentalität des Bildwerkes sind so beherrschend, daß die unerfreuliche Umgebung ihm wenig nehmen kann. Im Sommer geben Gebüsch und Baumkronen wenigstens teilweise eine bessere Kulisse und angemessenere Gesamtwirkung. Noch immer freilich fühlen Betrachter sich befremdet von der römischen Tracht – der Lederpanzer wird sogar für nackte Körperform gehalten –, in welcher Tuaillon den wegen seiner Siegfriedgestalt berühmten blondbärtigen Hohenzollern dargestellt hat. Man mag sich – vom historischen Standpunkt aus – eine andere Form der Idealisierung wünschen, vor dem hohen Kunstwerk des prachtvollen Standbildes sollte diese Kritik schweigen.

Bei der Wahl des Platzes für die beiden anderen Reiterdenkmäler kehrte man in die Altstadt zurück. 1909 wurde H. Hahns steinerner Moltke (gestiftet von B. Loose) an der Wand des Nordturms der Liebfrauenkirche angebracht (Abb. XV 3 und 4), nicht um ein Teil der Architektur zu sein, sondern um von dem schlichten Mauer-



Abb. XV 4 Moltke-Denkmal von H. Halms, 1909

werk wie von einem Sockel getragen zu werden, dem geschäftigen Treiben des Alltags so energisch entrückt, wie es dem Charakter des dargestellten großen Schweigers, aber auch dem des Kunstwerkes entsprach. So beherrscht es – nachdem es ungeschützt den Brand des Turmhelmes und alle anderen furchtbaren Gefährdungen des Krieges überstanden hat – auch heute noch den Liebfrauenkirchhof, zu dessen Gestaltung der vom gleichen Bildhauer geschaffene, vom Bürgermeister Marcus gestiftete B r u n n e n wesentlich beiträgt. Dessen achteckiges Becken aus Muschelkalk, mit dem Putten als Wasserspender tragenden Mittelpfeiler, fügt sich glücklich zu der malerischen Baugruppe der Kirche, und da er keiner rauschenden Wasserkünste bedarf, ist er in Bremen weit besser am Platz als es ehemals der Teichmannbrunnen auf dem Domshof war.

Als dritter der monumentalen Reiter wurde 1910 der B i s m a r c k Adolf Hildebrands enthüllt (Abb. XV 5). Es ist bei jedem der drei Denkmäler von Vorbildern geredet worden, welchen der Bildhauer nachgestrebt habe. Hat doch die große Aufgabe, Pferd und Reiter in künstlerischer Einheit darzustellen, seit dem Altertum die Plastiker gereizt, und jeder kennt die bedeutenden Monumente, die da entstanden sind. Aber wir dürfen für die bremischen Denkmäler in Anspruch nehmen, daß die schöpferische Kraft der Bildhauer — sie gehörten zu den besten, die Deutschland besaß – in jedem von ihnen ein Werk geschaffen hat, bei dem man wohl von Anregungen, aber gewiß nicht von Abhängigkeit reden darf.

Wenn im Bronzebild Kaiser Friedrichs III. das Motiv Roß und Reiter in seiner machtvollen klaren Formung, in der Darstellung einer ruhigen harmonischen Vorwärtsbewegung herrscherliche Würde zum Ausdruck bringt, im steinernen Moltkedenkmal dagegen das Harren des Tieres der Tat ersinnenden Ruhe des Feldherrn entspricht und sich untergeordnet hat, so war es beim Denkmal Bismarcks die zwar durch einen gewaltigen Willen gebändigte und in ihrer Richtung bestimmte, aber unaufhaltsam vordringende Kraft, was der Bildhauer zum Symbol gewählt hat. Das Werk ist wiederum ein Bronzeguß; gestiftet wurde es von Privatleuten, welche, als das Geld in einem Bankerott verlorenging, die Summe in kürzester Frist zum zweiten Male aufbrachten.

Über die Aufstellung auf hohem Sockel (aus Untersberger braunem Marmor) am Fuße des nördlichen Domturmes – der Bildhauer selbst gab den Ausschlag für die Wahl des Platzes – ist viel gestritten worden. Daß das Monument der Kirche reichlich nahe gerückt wurde, muß man vielleicht zugeben. Andererseits paßte es sich so – vom Domshof aus gesehen – vorzüglich in die Baugruppe Rathaus, Börse, Dom.

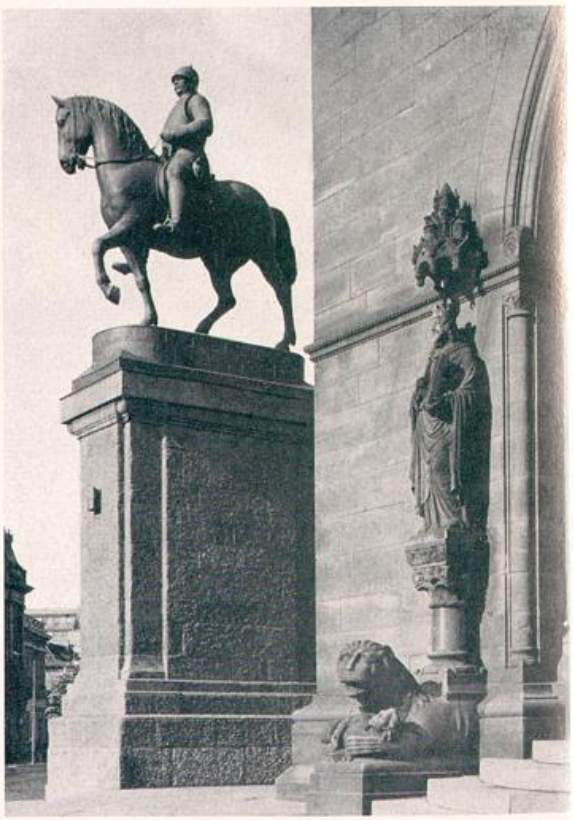


Abb. XV 5 Das Bismarck-Denkmal, 1910 von Adolf Hildebrand

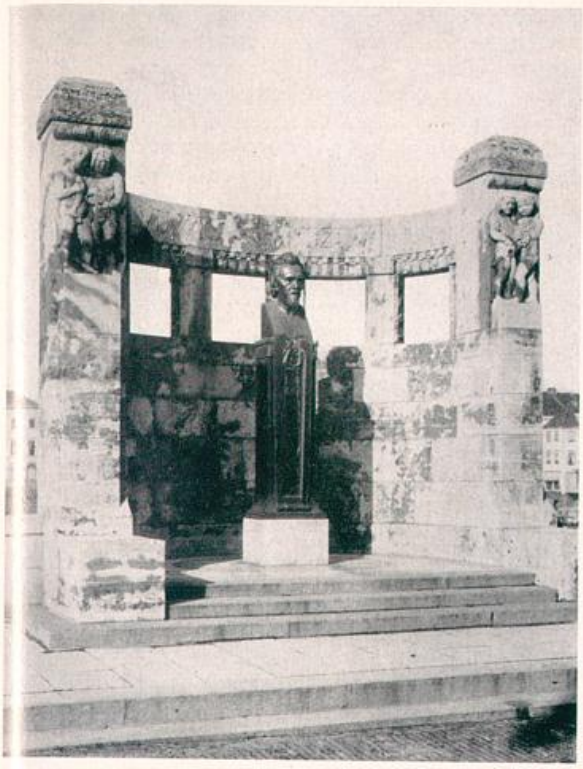


Abb. XV 6 a Franzius-Denkmal von Römer
Architekt Fritz Schumacher



Abb. XV 6 b Franzius-Denkmal von Römer
Architekt Fritz Schumacher

Ganz anders als bei den bisher erwähnten Monumenten gestaltete sich die Beziehung von Plastik und umgebendem Raum bei dem 1908 zur Aufstellung gelangten Franziusdenkmal (Abb. XV 6a und 6b). Der von Römer geschaffenen Büste gab Fritz Schumacher einen eigenen architektonischen Hintergrund; nach der Wachtstraße zu die Büste in einem offenen Halbrund umgebend, tritt das Mauerwerk zur Weser hin bastionartig vor, sich glücklich einfügend zwischen Brückenkopf und dem ersten Hause am Ufer, eine Treppe leitet an ihm vorbei zum Fluß hinunter. War in seiner Beziehung zum Strom der Platz für ein Denkmal des Mannes, welcher „der Flut den Weg zur Stadt bahnte", gut gewählt, so wirkte die Notwendigkeit, das Halbrund der Mauer so hochzuziehen, daß es der Büste einen ruhigen Hintergrund geben konnte, durch die damit verbundene Absperrung der Aussicht auf den Strom leider der Innigkeit dieser Verknüpfung entgegen. Trotzdem ist die ganze Anlage von reizvoller Eigenart.

Auch der Bürgerpark erhielt in diesen Jahren einige neue bildhauerische Werke. Durch den Nachlaß Schrodt kam der Bürgerparkverein in die Lage, zwei reizvolle Tierplastiken von Prof. Georgi anzukaufen, welche beim Parkhause aufgestellt wurden (Abb. XV 7). Zum Andenken an



Abb. XV 7 Tierplastiken im Bürgerpark
von Prof. Georgi

den kurz vorher verstorbenen Franz Schütte ließen einige seiner Freunde eine Marmorbüste Schüttes von Adolf Hildebrand herstellen (Abb. XV 8), welche 1913 am Rande der großen Wiese hinter dem Parkhaus zur Aufstellung kam. Am Hollersee wurde eine aus Schloß Mühlental stammende Marmorgruppe von Dausch aufgestellt (Abb. XVI 12).

Der Ausbruch des ersten Weltkrieges bringt eine starke Zäsur. Die Niederlage von 1918 mit allen ihren politischen und wirtschaftlichen Folgen, auch wenn sie der katastrophalen Umwälzung nicht gleichkamen, die mit dem Nationalsozialismus und dem letzten Kriege über uns gekommen sind, hat doch den in den folgenden Jahren errichteten Monumenten, soweit sie Denkmäler im eigentlichen

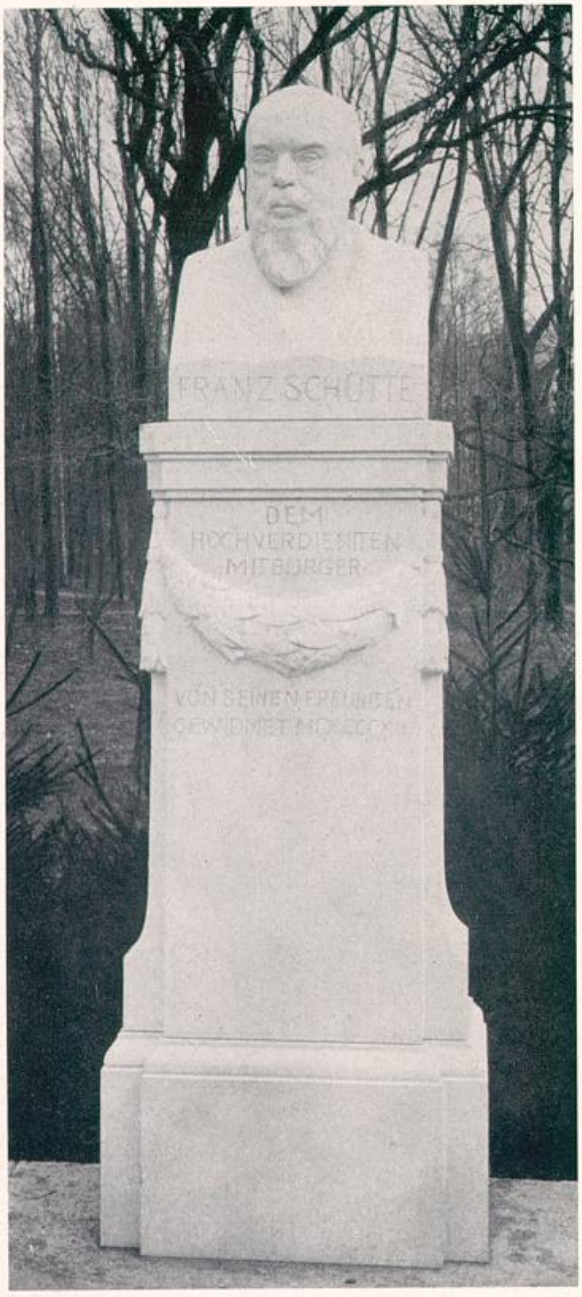


Abb. XV 8 Franz-Schütte-Marmorbüste von Adolf Hildebrand, 1913

Sinne sind, ihr deutliches Gepräge gegeben. Sie dienen nicht mehr dem Andenken und der Ehrung einer einzelnen Persönlichkeit, welche der Geschichte angehört, und deren Gestalt ein Symbol ist; sie gehören einer Gattung an, die vordem nur durch das Kriegerdenkmal in den Wallanlagen vertreten war. Sie sind der Gesamtheit der Gefallenen, der in Gefangenschaft Gestorbenen, oder auch den verlorenen Kolonialgebieten und ihren gefallenen Verteidigern geweiht. An die Stelle der vermögenden Privatleute, deren Schenkungen Bremen einige seiner schönsten Denkmäler verdankt, treten jetzt meist große Vereinigungen oder der Staat.

Auf dem Hügel, mit welchem die Wallanlagen an den Osterdeich herantreten, früher Altmannshöhe genannt, wird von Prof. Gorsemann das Ehrenmal für die Gefallenen angelegt. Das große aus Klinkern errichtete, von Baumkronen überdachte Mauerrund, dessen innere Wand die Namen aller Gefallenen trägt, ist ein ernstes und würdiges Monument. Die Figur einer Trauernden, die auf dem obersten Absatz der zum Ehrenmal hinaufführenden Treppe stand, ist dem letzten Kriege zum Opfer gefallen. „10 000 Männer und Jünglinge zogen aus dieser Stadt in Krieg und Tod" lautet die Inschrift auf dem innerhalb der Rundmauer errichteten sarkophagartigen Denkstein.

Am Fuße des Hügels schuf Herbert Kubica ein Denkmal für die in der Gefangenschaft Gestorbenen (1934), zwei von einer wuchtenden Grabplatte niedergedrückte und doch emporstrebende steinerne Giganten, ein von Kraft und strengem Rhythmus erfülltes Kunstwerk. Auf seine Bedeutung weist das im Sockel eingemeißelte Wort von Elsa Brandström: „Ein Kampf härter und bitterer als jeder andere ist die Gefangenschaft gewesen." Auf der anderen Seite liest man „153 284 deutsche Frontsoldaten starben in Kriegsgefangenschaft für ihr Vaterland 1914—1920." An der Stirnseite wurde jüngst hinzugefügt: „Weltkrieg 1939—45. Dem Andenken an das schwere Los unserer Kriegsgefangenen in aller Welt." Leider wurden die Figuren im Verlauf der Kriegsereignisse von roher Hand beschädigt.

Dem Andenken der am 4. Februar 1919 im Kampf um Bremen Gefallenen gilt ein anderes Denkmal Kubicas. Für die edle Gestalt des mit dem Siegeslorbeer in der Hand todwund wankenden Jünglings (Bronze) bildet die Chorwand der Liebfrauenkirche einen schönen Hintergrund (Abb. XV 9).

Weniger glücklich, sowohl in der bildhauerischen Gestaltung wie in der Aufstellung, ist das 1932 an der Gustav-Deetjen-Allee errichtete Kolonialdenkmal (Abb. XV 10). Prof. Behn hat hier aus Klinkern eine monumentale Elefantengestalt erstehen lassen. Wucht und strenge Haltung sind dem Werke nicht abzusprechen, aber die Art der Stilisierung überzeugt doch nicht. Zum mindesten hätte sie eine Resonanz in umgebender Architektur oder energisch geformter gärtnerischer Anlage finden müssen, die am jetzigen Platze die weichen Formen frei wachsender Büsche und Bäume nicht geben können.

Das einzige, einer einzelnen Persönlichkeit gewidmete Denkmal ist das an der Marcusallee aufgestellte Marmorporträt des südamerikanischen Freiheitshelden Simon Bolivar, gestiftet vom Präsidenten der Republik Venezuela (von E. v. Wachold). – Von Prof. Gorsemann gelangten noch einige Tierplastiken zur Aufstellung (Abb. XV 11), so der reizvolle kleine Brunnen Am Wall

bei der Einfahrt zur Mühle am Herdentor; mit den Bronzefiguren eines Rehs und dreier Rehkitzen. Ferner der mächtige Wisent (ebenfalls Bronze), der heute im Rhododendronpark steht (Abb. XV 12).
Eine besondere Stellung nehmen in dieser Zeit zwischen den beiden Weltkriegen unter den Auftraggebern Ludwig Roselius, unter den Bildhau-

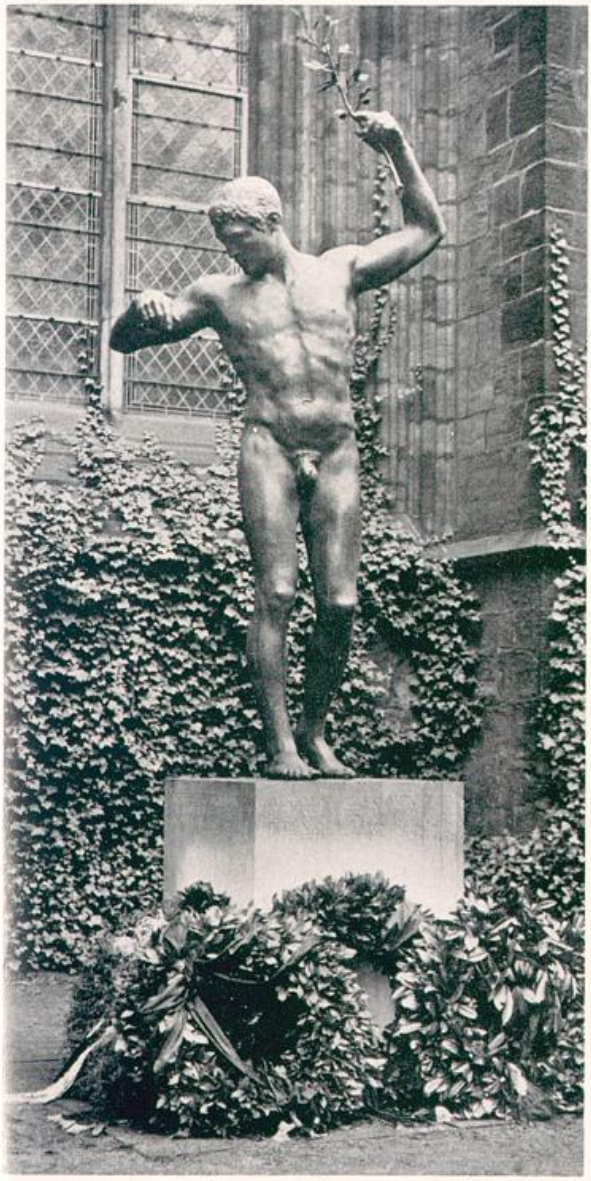


Abb. XV 9 Denkmal für die Gefallenen vom 4. Februar 1919 von Kubica

ern B. Hoetger ein. Einem Zusammenwirken dieser Art wird man nicht oft begegnen. Es hat seinen stärksten Ausdruck in der Gestaltung der Böttcherstraße gefunden, in welcher der Bildhauer sich ja auch als Architekt betätigte. Zwar gingen seine Werke nicht in Staatsbesitz über, erhielten aber durch die Art ihrer öffentlichen Aufstellung Denk-



Abb. XV 10 Kolonialdenkmal von Prof. Behn, 1932

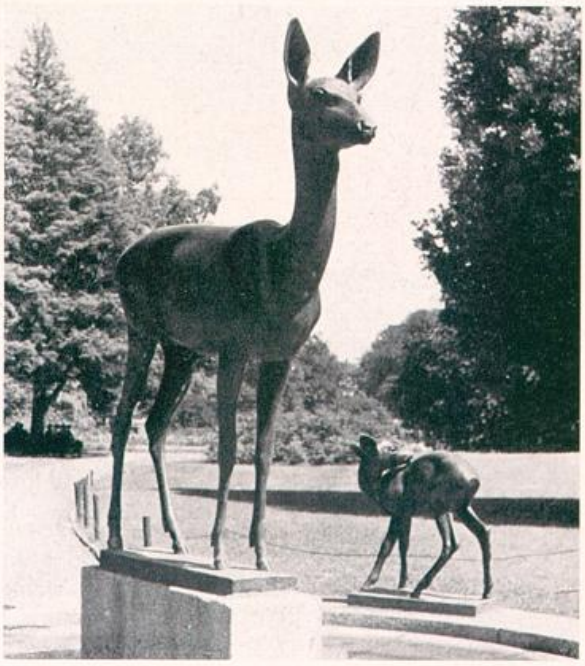


Abb. XV 11 Brunnen am Wall von Prof. Gorsemann

malcharakter. Die Bedeutung, welche hier der Plastik im Gesamtbilde dieser Straße zugewiesen wurde, hat in unserer Zeit kaum Parallelen. Zu der Eigenartigkeit des Eindrucks trugen nicht wenig die stilistischen Unterschiede bei, die an den Werken von der Hand eines Mannes um so stärker auffallen mußten. Auch wenn man berücksichtigt, daß sie verschiedenen Lebensperioden entstammten, ist die Divergenz des Stiles etwa der weiblichen Figur im Eingang zum Paula-Becker-Modersohn-Haus oder der beiden Bronze-Tierfiguren (Panther und Leopard) (Abb. XV 13 bis 15)



Abb. XV 12 Wisent von Prof. Gorsemann

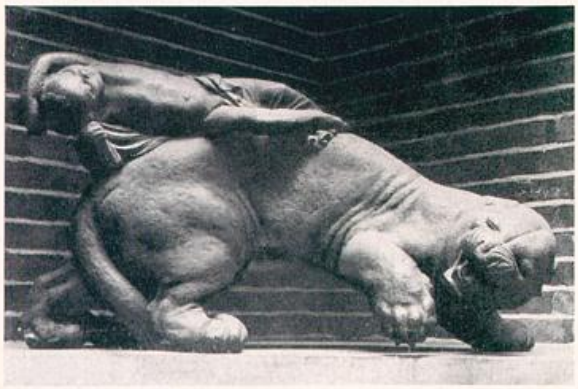


Abb. XV 13 Panther von B. Hoetger

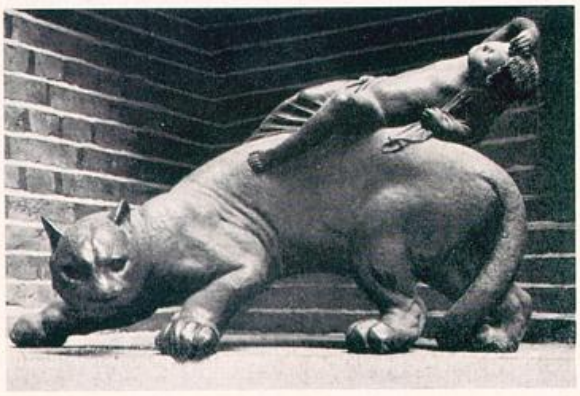


Abb. XV 14 Leopard von B. Hoetger

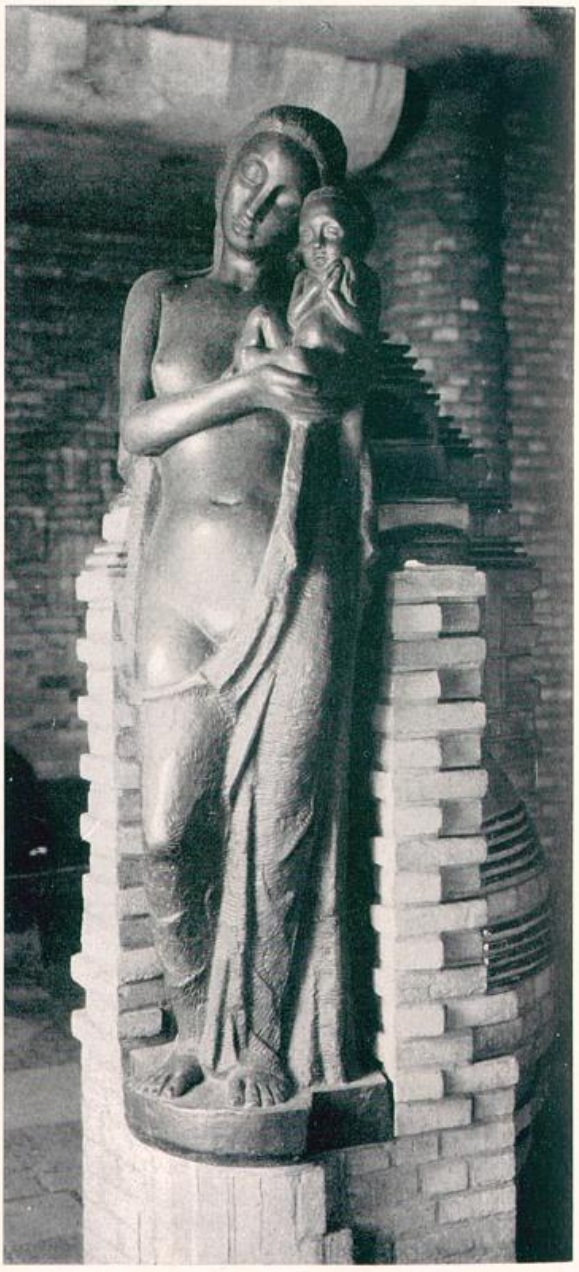


Abb. XV 15 Weibliche Figur von B. Hoetger

und der großen Holzskulptur des Gottes am Kreuz, die in der Enge der Straße einander gegenüberstanden, bis 1944 die expressionistische Schnitzerei verbrannte, ebenso erstaunlich wie die Tatsache, daß letzten Endes doch eben auch eine Einheit zu spüren ist.

Der zweite Weltkrieg, der das Antlitz unserer Stadt so schwer entstellt hat, riß auch in den Bestand an Denkmälern fühlbare Lücken. Indessen war es nicht so sehr die direkte militärische Einwirkung unserer Kriegsgegner, als vielmehr Maßnahmen der deutschen Regierung, welche diese Verluste verursacht haben. Schon der Wechsel der politischen Richtung und der Eingriff der Staatsgewalt in das gesamte Kulturleben brachte es mit sich, daß einige Werke B. Hoetgers vernichtet wurden, die aber – als Friedhofskulptur und Bauplastik – hier nicht in den Zusammenhang gehören.

Dem Materialbedarf der Kriegführung wurden dann große Opfer gebracht. So der 1899 auf dem Domshof errichtete Brunnen von R. Maison (gestiftet von Teichmann), das Standbild Gustav Adolphs (von Fogelberg), die Figur des Willehad (von R. Neumann) auf dem von Dr. Pletzer 1893 gestifteten Willehadbrunnen vor dem Dom, die Ritter vorm Westportal des Rathauses (von R. Maison), die Figuren des Turmbläserbrunnens (1899 von Dennert), das Denkmal Kaiser Wilhelms I. (1893 von Bärwald), das Kriegerdenkmal für die Gefallenen des Krieges von 1870/71 (von Keil 1875), endlich die Franziusbüste von Römer, von welcher aber ein Abguß vorhanden sein soll.

Bei voller Berücksichtigung der historischen Bedeutung, der Pietätswerte und auch der dekorativen Werte für das Stadtbild, welche die untergegangenen Monumente in mehr oder minder hohem Maße doch alle besaßen, wird man sagen müssen: Im allgemeinen stehen auf dieser Verlustliste die künstlerisch weniger wertvollen Werke.

Unmittelbar durch Kriegshandlungen wurde nur weniges vernichtet. So Oktober 1944 die Marmorgruppe des heiligen Ansgar von Steinhäuser, ferner, wie schon erwähnt, der holzgeschnitzte Odin B. Hoetgers, und die Figur Gorsemanns vor dem Rundbau des Gefallenendenkmals.

Während weite Teile unserer Stadt noch in Trümmer liegen und manche von den Denkmälern noch der Wiederaufstellung harren, sind doch bereits neue Werke der Bildhauerkunst entstanden und zu öffentlicher Aufstellung gelangt.

In der in dieser Hinsicht bisher stiefmütterlich behandelten Schwesterstadt Bremerhaven hat. H. Kubica ein Relief geschaffen zur Erinnerung an die 100jährige Wiederkehr der Ankunft des ersten Dampfers „George Washington".

Ferner wurde vor dem Gesundheitsamt in Bremen-Nord eine groß gesehene und geformte weibliche Figur (H y g i e i a) von Laubner aufgestellt (Abb. XVII 21).

Wenn trotz aller drohenden Unwetter unsere Hoffnung sich erfüllt, wenn der Frieden in der Welt erhalten bleibt und der Weg für unser Vaterland und damit auch für unsere Stadt wieder aufwärts führt, so werden die Bildhauer sich auch ferner vor die Aufgabe gestellt sehen, durch monumentale Werke mitzuschaffen am Stadtbilde und der Erinnerung an historisches Geschehen und bedeutende Persönlichkeiten sichtbare Form zu geben im Denkmal. Noch gibt es Stellen genug in der Stadt, welche eines solchen Schmuckes harren. Die Auswahl des Standorts wird allerdings mit immer größerer Vorsicht zu geschehen haben, denn immer stärker wird die Neigung, z. T. zweifellos auch der Zwang, repräsentative Plätze einer wirtschaftlichen Nutzung zu überlassen, die keinerlei Rücksicht kennt, und der jede Reklamefrechheit auch an ehrwürdiger Stelle gerade recht ist. Es wäre widersinnig, für jedes Denkmal etwa menschenleere Einsamkeit zu verlangen, aber das Kunstwerk – wenn es denn diesen Namen verdient – soll man in Ruhe und mit Ehrfurcht betrachten.

H. Fitger

XVI

GRÜNANLAGEN

a) Parkanlagen, Bürgerpark

Vor 100 Jahren schrieb Johann Hermann Duntze in seiner „Geschichte der Freien Hansestadt Bremen" –

> „und die Stadt läßt ihren Wall ihren Gartensein, auf dem man sich abends im Freien ergeht, indessen die Lüfte freier durch die Gassen Bremens hinfahren, Epidemien mildern." –

Wie klar sind mit diesen wenigen Worten die Eigenart des Bremers und der Wert der Grünanlagen gekennzeichnet!
Die Werke der Gartenkunst gebrauchen eine lange Zeit, bis sie zu dem herangewachsen sind, was sich ihre Gestalter vorgestellt haben, und nur wenige Gartenkünstler erleben selber das fertige Werk. Diese Tragik mag für den bedrükkend sein, der aus seinem Gestaltungswillen heraus „Neues" schaffen will. Wer jedoch einen ernsten künstlerischen Maßstab anlegt, weiß, daß nur die Zeit den richtigen Abstand findet, die guten Werke sich selber durchsetzen zu lassen, und handhabt entsprechend seine Gestaltungsmittel.
Bremen hat mit seinen Wallanlagen[1]) und dem Bürgerpark Grünanlagen geschaffen, die heute als ausgesprochene Kunstwerke beurteilt werden. Es ist deswegen eine Selbstverständlichkeit geworden, daß die Wallanlagen und der Bürgerpark zu einem unantastbaren Stück Gemeingut der Stadt gehören. Zu dem Begriff „Grünanlage" einer Großstadt jedoch, zu der sich Bremen mit Beginn dieses Jahrhunderts sprunghaft entwickelt hat, gehören auch die Friedhöfe, Kleingärten, Kinderspielplätze, Sportanlagen, der Botanische Garten u. a.; es muß das Bestreben sein, auch von diesen Anlagen mehr als reine Zweckmäßigkeit zu verlangen. In gesonderten Abhandlungen wird im Rahmen dieses Buches von den Friedhöfen, dem Botanischen Garten, den Sportanlagen und den Kleingärten berichtet; es mag der Zeit überlassen bleiben, festzustellen, wie weit es gelungen ist, diesen Anlagen künstlerische Werte mitzugeben.

[1]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", S. 568 ff.

Heute werden die den verschiedenen Zwecken dienenden Grünanlagen als zusammengehörig betrachtet, und als solche sind sie im Flächennutzungsplan ausgeworfen. Es ist eine Aufgabe des Städtebauers und vor allem des Grünplaners, das weit ausgedehnte Stadtgebilde wieder durch Freiflächen zu unterteilen und vorausschauend die zukünftigen Räume der Stadt zu begrenzen. Früher hat es Jahrhunderte gedauert, bis die Stadt die von ihr selbst geschaffenen Grenzen innerhalb des Stadtwalles im stetigen Wachstum ausgefüllt hat.
Dank seiner Eigenart kann Bremen gleichzeitig als Großstadt und als Gartenstadt angesprochen werden; denn die wichtigste Grünfläche ist der Hausgarten. Er verbindet das Leben des Menschen mit der Natur, ist Spielplatz für die Kinder und Erholungsraum nach getaner Arbeit. Wo der

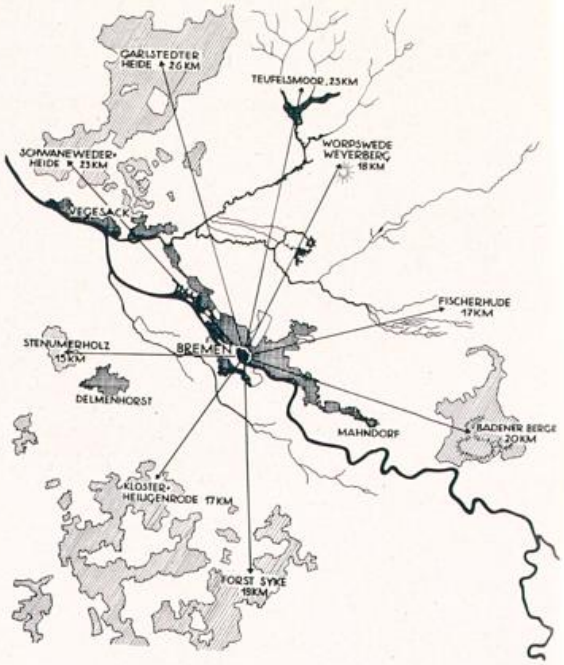


Abb. XVI 1 Entfernungen der Stadtmitte von größeren Waldgebieten

Hausgarten fehlte, griff man zur Selbsthilfe und erarbeitete sich die Parzellen, die Kleingartenbezirke. Dasselbe innige Verhältnis wie zwischen Haus und Garten sollte auch zwischen Stadt und Landschaft bestehen.

Alle landschaftlichen Maßnahmen unterstehen den ewigen Gesetzen von der Fruchtbarkeit der Erde, und die Pflanzenwelt selber gibt uns den feinsten Aufschluß über die Vorgänge in der Natur. Der Mensch lebt letzten Endes von der Pflanzenwelt, und ein glückliches Dasein ist nur möglich, wenn wir unser Tun mit ihr in Einklang bringen. Deswegen kommt dem Natur- und Landschaftsschutz in der engeren Umgebung der Stadt eine ganz besondere Bedeutung zu.

Bremen hat keinen natürlichen Wald. Die engere Umgebung liegt tief, wird durch Deiche und Schöpfwerke gegen Flut und Hochwasser geschützt und überwiegend durch Weidewirtschaft genutzt. Die weiten Marschen mit den blanken Wasserflächen, Kanälen und Gräben haben ihren eigenen Reiz, locken im Sommer die Paddler und Segler hinaus; bei Frostwetter verwandeln sich die überschwemmten Weiden schnell in kilometerweite, blitzende Eisflächen. Doch muß man rund 20 km fahren, um aus der flachen, nassen Um-

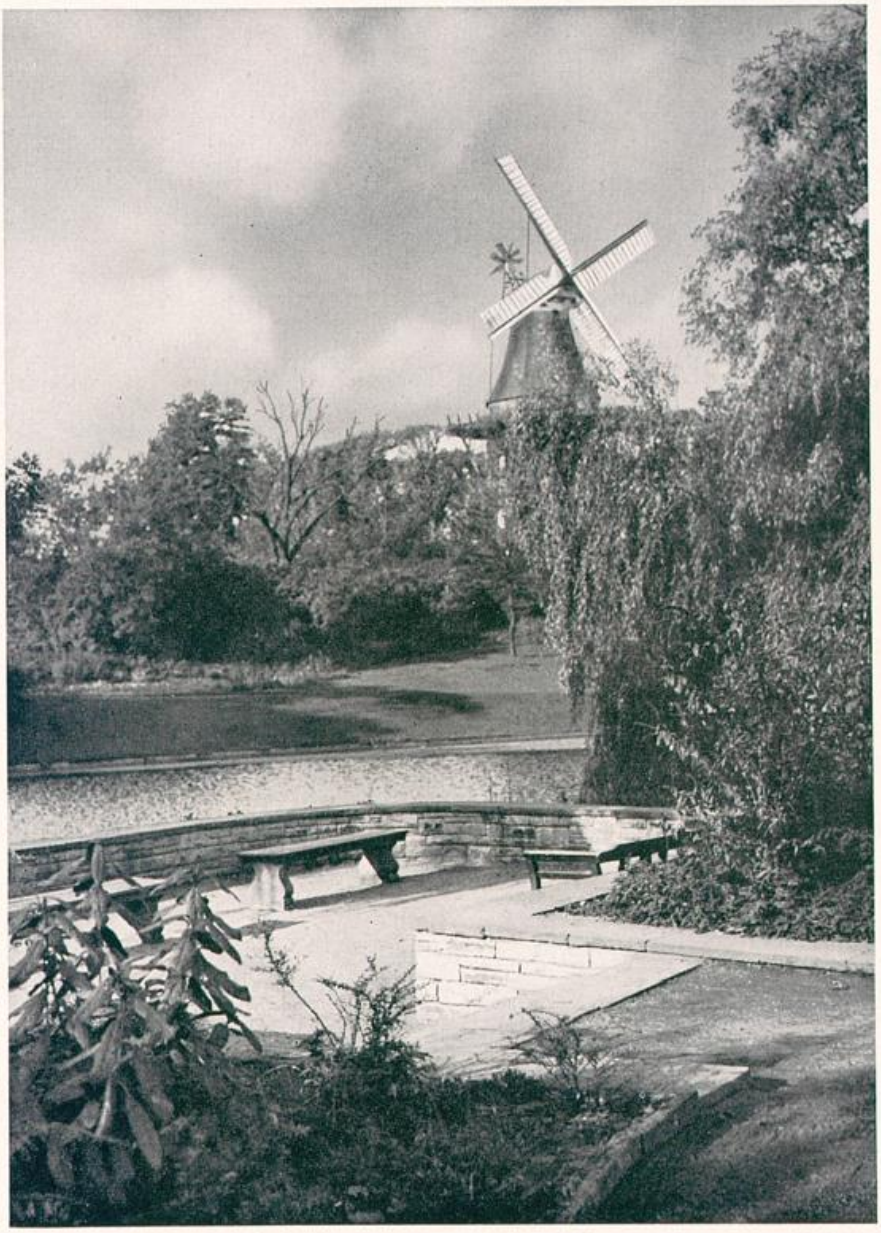


Abb. XVI 2 Sitzplatz in den Wallanlagen bei Café Hillmann

gebung herauszukommen zu den beliebtesten Ausflugszielen in Wald und Heide (Abb. XVI 1).
Sicher hat das starre Grabensystem der eingedeichten Niederungen mit dazu beigetragen, die Vorliebe des Bremers für den landschaftlichen Gartenstil zu wecken. Die weltweite Betätigung seiner Kaufleute brachte Ideen und Pflanzen mit. So entfaltete sich der sogenannte englische Gartenstil und brachte Kunstwerke hervor wie die Wallanlagen, den Bürgerpark, die Landgüter in Oberneuland und an der Lesum, auf die Bremen ebenso stolz sein kann wie auf seine baulichen Kunstwerke.
Die Wallanlagen auf der rechten Weserseite, angelegt von Bosse, Wallbaum und Altmann in den Jahren 1802 bis 1833, hatten sich im Laufe des neunzehnten Jahrhunderts unter sorgsamster Pflege und Weiterentwicklung zu einem Kleinod der Gartenkunst entfaltet und sind im wesentlichen bis heute erhalten geblieben. Auf engem Raum erlebt man hier einen ständigen Wechsel der Szenerie, weite Rasenflächen schwingen von Anhöhen hinunter zu dem gewundenen Lauf des alten Festungsgrabens, die Wege schmiegen sich dem Auf und Ab der Geländebewegung an und führen zu immer neuen wechselnden Durchblicken und Fernsichten, auf Denkmäler, Baulichkeiten oder interessante Pflanzenzusammenstellungen (Abb. XVI 2).
Von der ursprünglichen Bepflanzung haben sich nur wenige Bäume herübergerettet. Der Charakterbaum, die Ulme, steht noch in einigen mächtigen Exemplaren; es ist eine Frage der Zeit, wann auch sie fallen werden. Alle übrigen Bäume, es sind überwiegend Eichen, Eschen, Linden, Buchen und Ahorn mit ihren Abarten, sind irgendwie Kriegsversehrte, und es wird Jahre dauern, bis die entstandenen Lücken geschlossen sind. Welche mühevolle Kleinarbeit dazu auf lange Zeit notwendig ist, hat die Verbreiterung der Straße Am Wall gezeigt (1934), bei der eine Baumreihe ganz niedergelegt wurde, und die Abhänge zum Stadtgraben hin so steil ausfielen, daß eine Sicherung und Bepflanzung nur mit großem Kostenaufwand an Unterhaltung möglich ist. Gartendirektor Freye ließ die entstandenen Steilhänge terrassenförmig abfangen und verwandte zur Bepflanzung seltenere Laubgehölze, Azaleen und vor allem die immergrünen Rhododendren, die sich freudig ausdehnen und zur Blütezeit einen besonderen Anziehungspunkt bilden.
Die Wallanlagen hatten eine ganze Reihe von Erdbunkern aufzunehmen, die so gut als möglich dem Gelände angepaßt wurden. Nur Eingangstreppen und Entlüftungsschächte unterbrachen den grünen Rasen. Die Spuren der im Kriege zerstörten oder später gesprengten Bunker konnten beseitigt werden, andere werden noch als Lagerräume genutzt. Ein trauriges Bild bietet heute noch das ehemalige Stadttheater am Wall. Schmerzlich vermissen wir die Torhäuser am Ansgaritor, Doventor und in der Neustadt. Mit der Doventorsmühle ging ein Wahrzeichen des Stephaniviertels verloren. Von dem kahlen Hügel aus blickt man heute in die Hafenbecken, die Trümmer der westlichen Vorstadt und auf die Weser.
Das ehemalige Armenhaus, das spätere Focke-museum, und die Schule an der Großenstraße sind nicht mehr und sollen an dieser Stelle nicht wieder aufgebaut werden. Die landschaftlich gehaltenen Wallanlagen haben hier in den letzten Jahren einen strenger gestalteten Abschluß erhalten. Der Bahndamm ist geländemäßig den Wallanlagen angeglichen, die Großenstraße konnte aufgehoben werden. Das sogenannte Franzosentor aus dem alten Landhausgarten der Wolfskuhle, das im Garten des Fockemuseums Platz gefunden hatte, soll an die herrlichen Sammlungen, die hier untergebracht waren, erinnern. Beim Abräumen des Geländes wurde geborgen, was irgendwie wieder verwendet werden konnte, Handstrichziegel in über ein Dutzend Formaten, Sandsteinplatten und Plastiken, Schmiedearbeiten u. a. Die Terrasse wurde an Ort und Stelle so entwickelt, wie es die Grundmauern der alten Bebauung vorschrieben, das freigelegte Mauerwerk ergänzt, nach der Weser hin eine durchbrochene Wand aufgeführt und wieder ein Garten geschaffen, ein Museumsgarten mit Plastiken, vielfältigen Pflanzen — ein beschaulicher Ruheplatz (Abb. XVI 3).
Von den Arbeiten am Stadtgraben ist in der Literatur wenig zu finden. D. G. Eckart schreibt 1903:

> „Bei der Zuschüttung am Ostertor 1803 des seit Menschengedenken verwahrlosten und verunreinigten Stadtgrabens entstiegen ihm unerträglich widerlich riechende Dünste. Kutscher und Knechte weigerten sich, die Arbeiten fortzusetzen. Es wird ‚die Ausmudderung' des kleinen Grabens am Ostertor ausgeschrieben an den Mindestfordernden. Der Stadtgraben sah nach einem späteren Deputationsbericht nicht mehr so abscheulich aus."

Ob jemals eine gründliche „Ausmudderung" durchgeführt wurde, ist nicht bekannt. Wir wissen, daß der Obergärtner Nagel Ende vorigen Jahrhunderts mit Hilfe einer eigenen Dampfmaschine für die Reinigung der Wasserflächen gesorgt hat, und daß jährlich erhebliche Summen dafür aufgewendet wurden, wie auch zur Anschaffung von Wasservögeln und deren Futter. Vor dem zweiten Weltkriege wurden rund 300 Enten in etwa 25 Arten gehalten, die in den wirren Zeiten verlorengingen. Da der Stadtgraben laufend mit Weserwasser gespeist wird, das wieder für Kanalspülungen entnommen wird, ist er gewissermaßen Absitzbecken der Schwemmteile. Zusammen mit Laubfall, abgestorbenen Pflanzen usw. hat sich eine 1 bis 2 Meter starke Schlammschicht gebildet, eine gründliche Räumung des Grabens war daher nach dem Kriege unaufschiebbar geworden. Im Anschluß an diese Arbeiten wird eine gründliche Aufarbeitung der Wallanlagen auf der Grundlage des alten Planes durchgeführt werden.

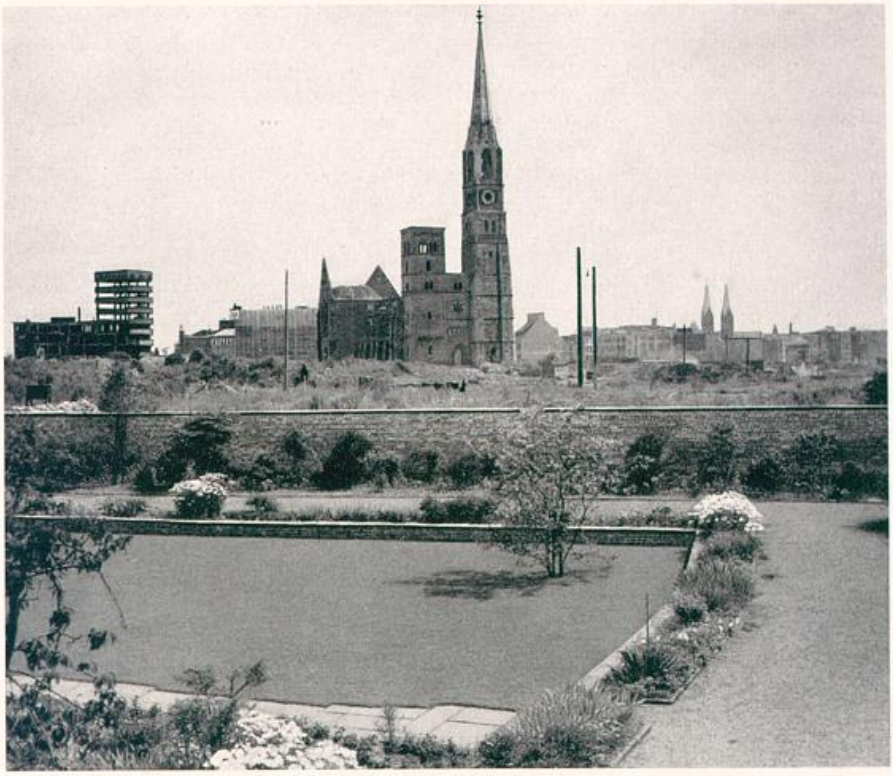


Abb. XVI 3 Museumsgarten



Abb. XVI 4 Hohentorsplatz

Der Neustadtswall konnte von jeher nicht mit dem Wall in der Altstadt Schritt halten. Es fehlte ihm die Mannigfaltigkeit der Bepflanzung und Bodenbewegung; er bot jedoch noch Mitte vorigen Jahrhunderts herrliche Ausblicke in die offene Landschaft. In den Gründerjahren wurde der Graben zugeschüttet, große Teile der Grünflächen wurden bebaut, Schulen und Kasernen gaben den Neustadtswallanlagen ihr Gepräge. Nach dem zweiten Weltkrieg lag die Bebauung im ehemaligen Wallgürtel zum Teil in Trümmern. Im Aufbauplan ist der gesamte Ring wieder als öffentliche Grünanlage ausgewiesen. Das Gartenbauamt ist bemüht, hier Schritt für Schritt Boden zurückzugewinnen. Die 3 m hohen Kasernenmauern konnten abgebrochen, die Trümmer beseitigt und im unmittelbaren Anschluß an vorhandene Rasenflächen ein Kinderspielplatz angelegt werden.

Der Hohentorsplatz vor dem Neustadtsbahnhof war mit Schlacken befestigt und diente Lager- und Marktzwecken. Er wird jetzt ausgebaut und soll Schau- und Schulgärten aufnehmen (Abb. XVI 4). Als Mutterboden war der aus der Räumung des Stadtgrabens anfallende und verkompostierte Schlamm bestens geeignet. Mauern und Treppen werden aus Obernkirchener Sandstein hergestellt, der bei Aufräumungsarbeiten in der Altstadt gesammelt worden ist. Der tiefgelegene Teil der Hohentorsanlagen kann für den Durchgangsverkehr gesperrt werden und Sonderschauen aufnehmen.

Mit der 1937 begonnenen Säuberung des alten Piepengrabens und der Grüngestaltung seiner Umgebung, der Bepflanzung der neugeschütteten Uferstreifen an der kleinen und großen Weser neben der Wasserkunst schließt sich langsam wieder der grüne Ring um den alten Stadtkern. Die vorausschauende Festlegung öffentlicher Grünanlagen konnte leider in den Gründerjahren nicht Schritt halten mit dem Ausbau der Hafen- und Industrieanlagen und dem damit verbundenen Ausbau der neuen Wohngebiete. So mußte hinterher versucht werden, nachzuholen, was versäumt worden war.

Von den alten Bauerndörfern Walle, Gröpelingen und Oslebshausen hatte man noch in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts einen herrlichen Blick über die Weserniederung ins Oldenburger Land oder auf die Gegenseite ins weite Blockland. Häfen und Industrien legten sich dann an den „Strom" und wandten dem „Lande" die Rückseite zu. Zäune, Planken, Gleisanlagen und schließlich die Autobahn schlossen die Wohngebiete immer mehr von den natürlichen Erholungsgebieten der freien Landschaft ab. Dazu trägt der vorherrschende Westwind Rauch, Staub und Lärm in diese Gebiete hinein.

Es war schon fast zu spät, als die Stadtverwaltung versuchte, die ungestüme Ausdehnung in geordnete Bahnen zu lenken. In den zwanziger Jahren wurden einige Landsitze erworben mit dem Ziel, Volksparks zu schaffen. Die im englischen Stil angelegten alten Gärten besaßen zumeist einen herrlichen Baumbestand, der es ermöglichte, der Bevölkerung sofort einen fertigen Park zu bieten. Es bleibt ein besonderes Verdienst von Gartendirektor Freye, daß er alle sich bietenden Gelegenheiten wahrnahm, die alten Werke der Gartenkunst zu schützen und sie sinnvoll den neuen Erfordernissen anzupassen. Er schuf den Oslebshauser Park, den Waller Park und den Schloßpark Sebaldsbrück.

In Oslebshausen hatte Aug. Wilh. Korff 1891 das ehemalige Landgut in einen Park verwandeln lassen, der 1931 der Öffentlichkeit übergeben wurde. Er blieb im wesentlichen von den Zerstörungen im zweiten Weltkriege verschont und konnte 1947 nach Westen erweitert werden. Der vorhandene Teich erhielt eine nierenförmige Gestalt, wobei eine zweite Insel entstand, die der Vogelwelt mehr Nistgelegenheit bieten soll. Ein neuer Richtweg, der täglich viele Werktätige vom Oslebshauser Bahnhof zum Hafen durch den Park führt, wurde ausgebaut und ein zweiter Sportplatz durch Aufhöhen einer tiefgelegenen Weide mit Trümmerschutt angelegt. Zusammen mit dem großen Kinderspielplatz an der Finkenau ist damit ein weiterer Schritt getan, für diesen Stadtteil einen wirklichen Volkspark zu schaffen (Abb. XVI 5 und 6).

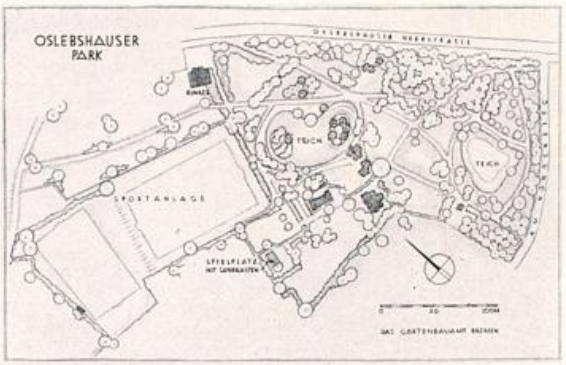


Abb. XVI 5 Oslebshauser Park

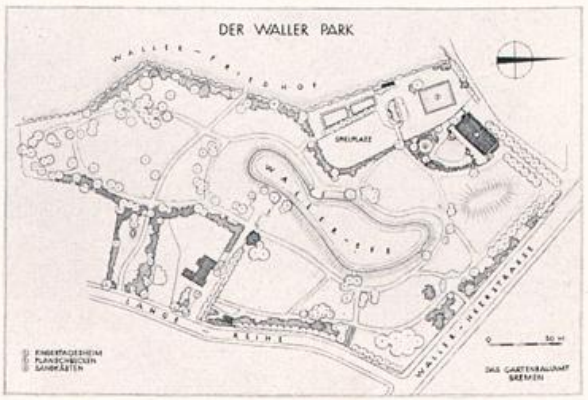


Abb. XVI 7 Waller Park



Abb. XVI 6 Oslebshauser Park



Abb. XVI 8 Waller Park, Kinderspielplatz

Der Waller Park kann auf eine längere geschichtliche Entwicklung zurückblicken. Er entstand aus einem von Wassergräben umgebenen Landgut, das im vorigen Jahrhundert zu einem im landschaftlichen Stil gehaltenen Park umgestaltet wurde, den 1928 der Staat übernahm (Abb. XVI 7 und 8). Der neue Volkspark mit seinen ausgedehnten Kinderspielplätzen, dem großen Planschbecken, den Spazierwegen und weiten Liegewiesen hatte sehr bald die höchsten Besucherzahlen. Der Bombenkrieg hat hier wie auf dem angrenzenden Waller Friedhof und in dem benachbarten Waller Bad große Schäden angerichtet. Mit dem Fortfall des im Kriege zerstörten ehemaligen Landhauses (später Gaststätte) bot sich die Möglichkeit, die Rasenflächen zu erweitern, sie zum Wasser hin abschwingen zu lassen und die Tiefenwirkung des Parks in Nord-Süd-Richtung herauszuarbeiten.

Das Bedürfnis nach Grünanlagen ist im Osten der Stadt nicht so groß wie in der westlichen Vorstadt, da die Wohngebiete dort mit Gärten gut versorgt sind. Der nach einer Gartenwirtschaft genannte „Schloßpark", der in früherer Zeit auch ein durch Wassergräben befestigter Landsitz war, blieb in seiner ursprünglichen Anlage erhalten. In der Kriegs- oder Nachkriegszeit gingen leider der 200 m lange Hainbuchengang, viele wertvolle Bäume und das Hofmeierhaus verloren. Durch umfangreiche Neupflanzungen soll versucht werden, diese Verluste zu ersetzen (Abb. XVI 9).

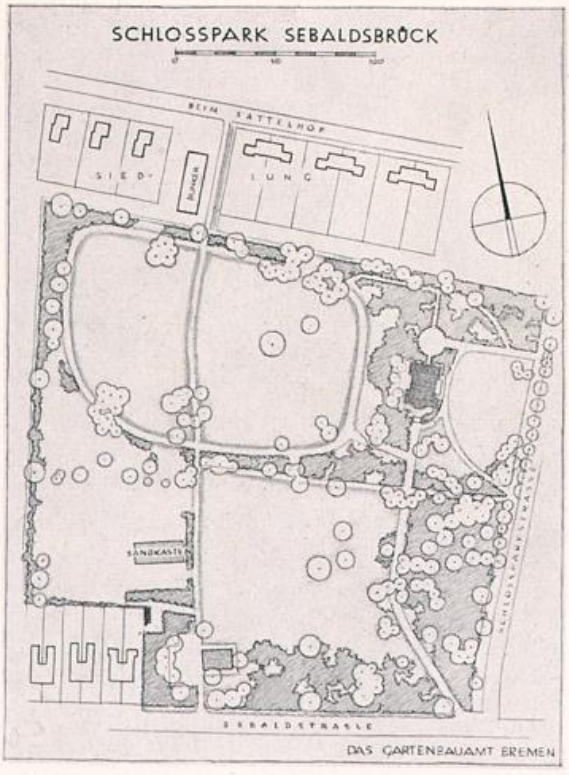


Abb. XVI 9 Schloßpark Sebaldsbrück

Ähnlichen Schaden hat auch der Park Höpkensruh in Oberneuland erlitten. Die Gastwirtschaft wurde teilweise zerstört und konnte nur notdürftig wiederhergerichtet werden. Wenn auch die Teiche gründlich entkrautet, die Wege neu geschottert und die Rasen wieder angesät wurden, so sind doch noch jahrelange Mühe und Sorgfalt nötig, um den Park wieder in den Zustand zu setzen, den Johann Höpken in seinem Testament ausdrücklich verpflichtend präzisiert hat.

Neben diesen öffentlichen Parks finden wir auf der rechten Weserseite noch weitere alte Gärten, die in ihrer Anlage und Bepflanzung an die Blütezeit des klassischen Landschaftsstiles anklingen und großes öffentliches Interesse verdienen: so das Adeelenstift in Oslebshausen, das Altenheim Tenever, das Gut Riensberg (jetzt Fockemuseum) und der Landsitz Holdheim (jetzt Tb-Krankenhaus).

Auf der linken Weserseite ist der bewaldete Teil des ehemaligen Landgutes „Wolfskuhle" erhalten und für jedermann zugänglich, und die Huckelriede um einen Kinderspielplatz auf dem Gelände des alten Konzertgartens erweitert worden; beide Anlagen sind aber nicht bedeutend genug, um als Volksparks angesprochen zu werden. Deswegen muß immer wieder eindringlich auf die Bedeutung der Ausgestaltung der Neustadt-Wallanlagen hingewiesen werden.

Altstadt und Neustadt trennt und verbindet zugleich die Weser mit kleiner Weser und dem Werder. Eine große Möglichkeit liegt vor uns, dieses Gebiet vom Osterdeich bis Huckelriede und stromab bis Westerdeich als einen der Allgemeinheit gehörenden Park aufzufassen und zu pflegen. Auch hier sind es wieder dieselben Gestaltungsmittel der Gartenkunst: Wasser, grüner Rasen und waldartige Baumgruppierungen, die sich gegenseitig ergänzen und zu größeren Wirkungen steigern lassen. Begonnen wurde damit, in Hastedt vom Wehr ab bis Jürgens Kaffee die Fußwege nahe an das Wasser heranzuführen und die Ufer wieder mit dem natürlichen Bewuchs von Pappeln, Weiden, Eschen usw. zu versehen (Abb. XVI 10). Alle Sportanlagen wurden als Rasenplätze neu angesät und mit Wallhecken und Baumgruppen durchsetzt (Abb. XVI 11). Auf dem Werder ist, gewissermaßen als Abschluß der Neustadt, auf Deichhöhe gelegen, ein neuer Friedhof im Ausbau, der nach außen als Wald wirken und bekrönend die weiten Niederungen überragen wird, wie einstmals Kuhhirten und Krähenberg aus dem Werder herauswuchsen.

Mit der Einbeziehung der Weserufer und ihrer Niederungen in den Grünflächenplan ist eine Planung auf weite Sicht eingeleitet, bei der es gilt, die einzelnen Teile mosaikartig zum Gesamtbild zusammenzutragen. Die Stadt wächst, und der zu planende Raum wird immer größer; doch der Mensch ist in seinen Maßen gleich geblieben, seinen Bedürfnissen ist zu entsprechen, er gilt nach wie vor als Maßstab. Gerade durch unser technisches Zeitalter ist das Sehnen nach Ent-



Abb. XVI 10 Uferanlagen am Weserwehr

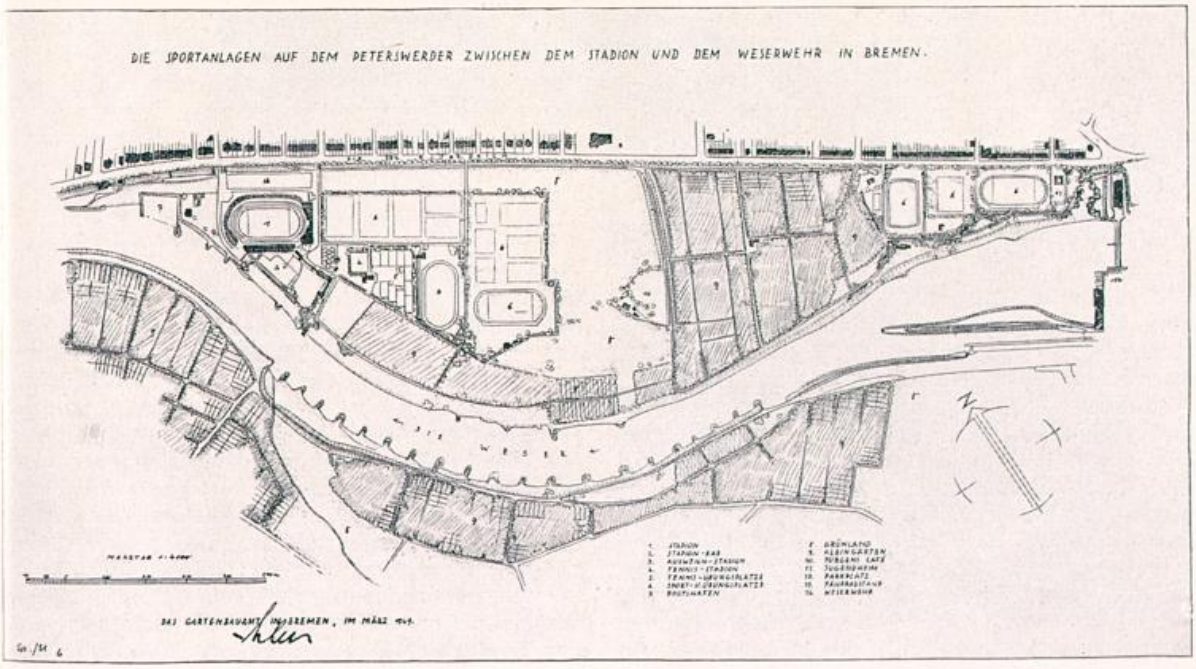


Abb. XVI 11 Weserstadion-Gelände und Hastedter Sportplätze

spannung und Bewegung im Freien zu einer tiefempfundenen Notwendigkeit des täglichen Lebens geworden. So sehen wir heute alle unsere Grünanlagen, seien es Parks, Kleingärten, Friedhöfe, Sportanlagen oder die im gesamten Stadtgebiet verteilten Kinderspielplätze und alle Verbindungen zur freien Landschaft als Ganzes an und pflegen sie wie einen Garten, so wie vor 100 Jahren — „die Stadt ihren Wall ihren Garten sein ließ".

A h l e r s

Der Bürgerpark

Die Vorgeschichte des Bürgerparks, sein Entstehen und seine Anlage nach dem genialen Entwurf Wilhelm Benques (Abb. XVI 12) sind in dem Werk: „Bremen und seine Bauten 1900" dargestellt. Im Jahre 1906 fand der Park durch eine Schenkung des um Bremen in so vieler Hinsicht hochverdienten Franz Schütte in dem Stadtwald eine nochmalige Erweiterung. Die hierbei entstandenen Kosten wurden von Schütte allein getragen. Der Bremer Staat stellte die sogenannten Bürgerweide-Kämpe, zwischen Hamburger Bahn und der Kleinen Wümme gelegen, mit einer Fläche von 66½ ha dem Bürgerpark-Verein unter gleichen Bedingungen wie schon früher das Bürgerpark-Areal zur Verfügung.



Abb. XVI 12 Hollersee mit Parkhaus
Architekt BDA R. Jacobs †

Der damalige Parkdirektor C. Ohrt schuf auf diesem niedrigen Wiesengrund eine Anlage, die der geistvollen Schöpfung Benques wenig würdig war. Die verwendeten ausländischen Gehölze waren zum großen Teil nicht lebensfähig. An Stelle von Mischwald, für den der damals bereits 40jährige Bürgerpark das beste Beispiel gab, wurden die einzelnen Gehölze in reinen Beständen reihenweise aufgepflanzt. Die Wege hatten keinen inneren Zusammenhang und führten zu keinen bestimmten Zielen; die Orientierung wurde immer schwieriger, je höher der Bestand heranwuchs. Als die jungen Gehölze gerade standortfest geworden waren, brach der erste Weltkrieg aus; der Stadtwald mußte notgedrungen sich selbst überlassen bleiben. So war es Ohrts Nachfolger, Theodor Karich, der erst im vorgerückten Lebensalter die Parkleitung übernahm, nicht beschieden, eine durchgreifende Umwandlung zu beginnen. Diese Aufgabe fiel an seinen Nachfolger, den Verfasser dieses Artikels. Es ist versucht worden, der Anlage durch planmäßige auf lange Sicht gestellte Arbeit ein günstigeres Gepräge zu geben. Die Axt wurde gründlich gebraucht; in den so gewonnenen Freiflächen entstanden große Spiel- und Liegewiesen, die Wege erhielten eine vernünftige Führung, auch wurden ausgedehnte Radfahr- und Reitwege angelegt. Der Hamburger Bahndamm wurde durch breite Pflanzungen verdeckt, die ihn begleitende Ahorn- und Ulmenallee entfernt, der nach dem Entwurf von Professor Gabriel von Seidl errichtete Aussichtspavillon (Abb. XVI 13) freigelegt und mit der gesamten Anlage verbunden. Eine weitere zielbewußte Durcharbeitung ist für die Zukunft vorgesehen.

Die Wirkungen dieser Umformung in der Art der schönen Gruppierungen des alten Bürgerparks mit vielgegliederten Durchsichten lassen sich aber schon heute klar erkennen. So ist zu erwarten, daß der Stadtwald eine wesentliche Ergänzung des Bürgerparks wird und zugleich eine Verbindung zwischen der Stadt und den hinter ihm begin-

nenden weiten Wiesenflächen des Blocklandes, auf die durch die Auslichtungen und aufgelockerten Pflanzungen besonders schöne Ausblicke entstanden sind.
Die im Bürgerpark seit der Jahrhundertwende eingetretenen Veränderungen erstreckten sich — von den Kriegs- und Nachkriegsschäden abgesehen — vornehmlich auf die baulichen Anlagen. Das alte Parkhaus ist im Jahre 1907 infolge eines Feuerwerkes abgebrannt. Das neue Parkhaus, nach dem Entwurf des Bremer Architekten Rudolf Jacobs im Jahre 1913 errichtet, ist das dritte an dieser Stelle (Abb. XVI 12 und XI i 22). Es diente als Gesellschafts- und Restaurationshaus und enthielt prächtige Säle mit allen Bequemlichkeiten einer modernen Gaststätte. In den Kriegsjahren 1944/45 wurde das Gebäude stark beschädigt.
An Stelle der unschönen Holzbrücken sind im Laufe der Zeit massive Ersatzbauten errichtet.

Riggers



Abb. XVI 13 Aussichts-Pavillon
Entwurf: Gabriel von Seidl †

b) Bremer Friedhöfe

Bis zum ersten Weltkrieg genügten die beiden im Jahre 1875 angelegten Friedhöfe in Riensberg (22 ha) und Walle (30 ha) der Stadtentwicklung. Auf dem Riensberg war im Jahre 1905 das zweite deutsche Krematorium errichtet, in dem am 5. Dezember 1906 die erste Einäscherung stattfand (Abb. XVI 14).
Im Jahre 1917 wurden die alten Friedhöfe am Doventor aufgehoben, der schöne Baumbestand gefällt und ein Sportplatz angelegt. Die wertvollen Grabmäler erhielten auf dem damals entstehenden Osterholzer Friedhof im Eichen- und Buchenhain und in den Wandelhallen der Kapelle wirkungsvolle Plätze. Auch aus dem Herdentorsfriedhof stammende Grabmäler wurden dort untergebracht.
Für den Osterholzer Friedhof wurde 1909 ein Wettbewerb ausgeschrieben. Von 66 eingereichten Arbeiten wurde der Entwurf des Architekten Prof. Franz Seeck, Berlin, und des Gartenarchitekten Paul Freye, Charlottenburg, zur Ausführung bestimmt (Abb. XVI 15 bis 17). Die Arbeiten für Bauten und Anlagen begannen 1910. Von den Anlagen gelangte zunächst der südliche, vordere Teil in Größe von 35 ha des insgesamt 60 ha umfassenden Geländes zur Ausführung. Um eine einheitliche Entwicklung der großen vierzeiligen Allee zu gewährleisten, wurde jedoch die Bepflanzung dieses Hauptweges auf dem Erweiterungsgelände gleich mit durchgeführt. Die Gesamtanlage erhielt eine breite Randpflanzung aus hochwachsenden Baumarten mit entsprechendem Untergehölz umgeben, der ein Wassergraben auf der Friedhofsseite vorgelagert ist. Es waren rd. 100 000 Gehölze erforderlich, da das Gelände bis auf wenige, sehr starke und schöne Eichen völlig kahl war. Diese Einzelbäume konnten an hervorragender Stelle in das Gesamtbild einbezogen werden, so z.B. in der Zypressenallee gegenüber der unteren Wartehalle der den großen Kapellenteich umgebenden baulichen Anlagen. Nach den Wettbewerbsbedingungen waren $^1/_6$ des Geländes für einschichtige Gräber und Urnenfelder und $^5/_6$ für zweischichtige Gräber,



Abb. XVI 14 Das Krematorium
auf dem Riensberger Friedhof, 1905/07
Architekt BDA H. W. Behrens

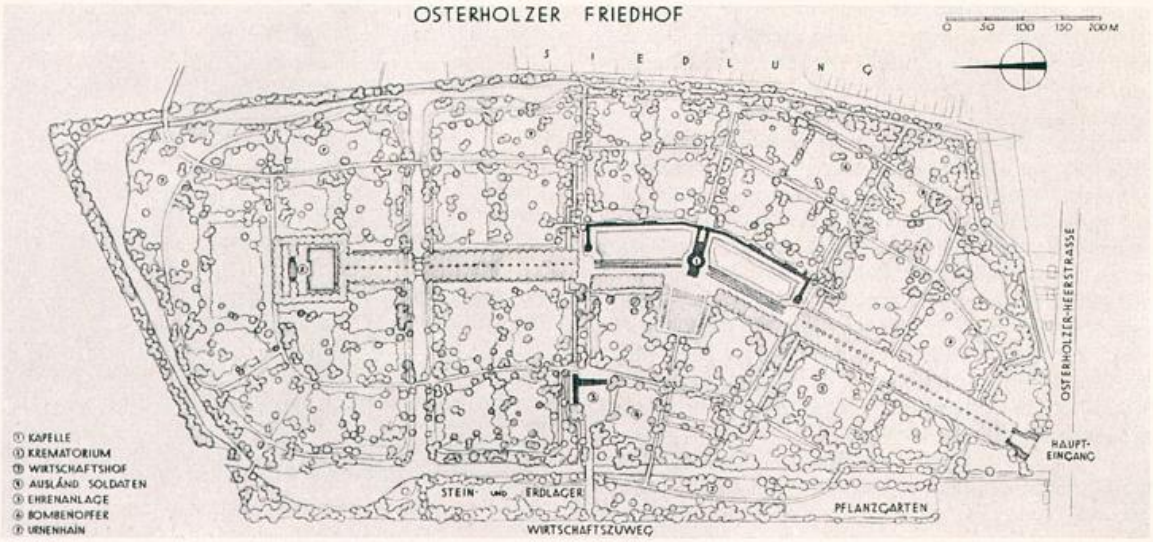


Abb. XVI 15 Osterholzer Friedhof

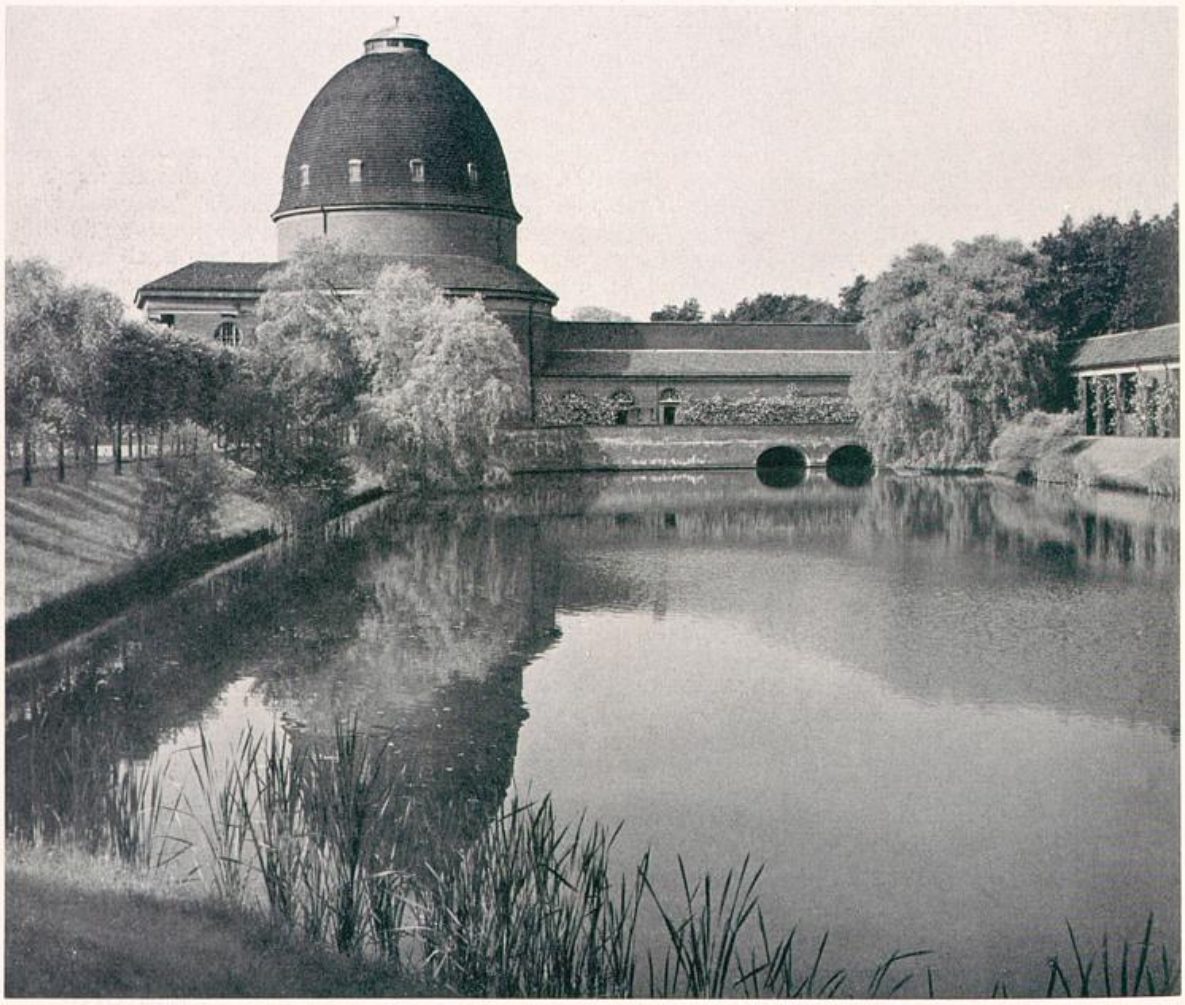


Abb. XVI 16 Kapelle auf dem Osterholzer Friedhof, Architekt Prof. Franz Seeck



Abb. XVI 17 Kapelle auf dem Osterholzer Friedhof
Architekt Prof. Franz Seeck

dem hohen Grundwasserstand entsprechend, aufzuhöhen. Die hierzu erforderlichen Erdmassen wurden zum großen Teil durch Aushub von Seen und Wasserzügen dem Gelände entnommen.
Während bei der Wegenetzgestaltung die vorhandenen Höhen beibehalten werden konnten, wurden die Felder um 1 bis 2 m höher gelegt. Die Hauptwegezüge sind von Wassergräben begleitet. Hierdurch erhielt die Gesamtlage eine besondere Note. Brücken, Treppen und Dossierungen ermöglichen den Aufgang zu den Feldern. So entstand ein eigenartiges, aus den örtlichen Verhältnissen, dem hohen Grundwasserstande und den hierdurch erforderlichen Aufhöhungen der Beerdigungsfelder entwickeltes Gesamtbild.
In der Erkenntnis, daß man bei einer Friedhofsgestaltung von dem Einzelgrab als der Zelle des Ganzen ausgehen muß, wurde 1914 ein Prüfungsausschuß aus Architekten, Bildhauern und anderen Sachverständigen eingesetzt, dem es obliegt, die eingereichten Entwürfe für Grabmale zu prüfen. Für das zu verwendende Steinmaterial wurden bestimmte Forderungen aufgestellt. Ungeeignetes, dem hier vorherrschenden Seeklima nicht standhaltendes Material soll ausgeschlossen sein. Auch wurden Bestimmungen über die Höhe der Grabsteine, die Oberflächenbehandlung, Schrift und die Bepflanzung der Grabstellen erlassen. Als geeignetste Steinart gilt der Obernkirchener Sandstein — der „Bremer Stein". Jedes Bestreben, sich durch prunkhafte Denkmale hervorzuheben, wurde ausgeschlossen. So entstanden Gräberfelder, deren ruhige Gesamtwirkung dem Friedhof den wahren Charakter einer Ruhestätte für alle, ob arm oder reich, verleiht (Abb. XVI 18). Diese Leitsätze gelten auch für alle übrigen stadtbremischen Friedhöfe.
Im Jahre 1935 erhielt der Waller Friedhof eine dringend notwendige Erweiterung durch Einbeziehung des ehemaligen Tölken'schen Landgutes und auf dem bislang kleingärtnerisch genutzten Gelände zwischen Waller Park und Bremerhavener Straße um ca. 10 Hektar.
Durch den letzten Krieg haben die stadtbremischen Friedhöfe stark gelitten. In den großen Trichtern wuchsen Rohrkolben und Saudisteln. Splitterschutzgräben zogen sich quer durch die Anlagen. Die Spuren schwerer Panzer waren überall sichtbar. Infolge der übergroßen Sterblichkeit waren alle noch verfügbaren Freiflächen vorzeitig belegt. Die Verwaltung stand vor fast unüberwindlichen Aufgaben.
Unverzüglich wurde deshalb die schon im Kriege vorbereitete Erweiterung des Osterholzer Friedhofes in Angriff genommen. Die Angliederung eines breiten Geländes im Westen des Friedhofes und der während des Krieges entstandene Verlust des nördlichen Teiles der vierzeiligen Lindenallee gaben Veranlassung zu einer Neuplanung für das nunmehr insgesamt 65 ha große Gesamtgelände. Die beiden im früheren Wettbewerbs-

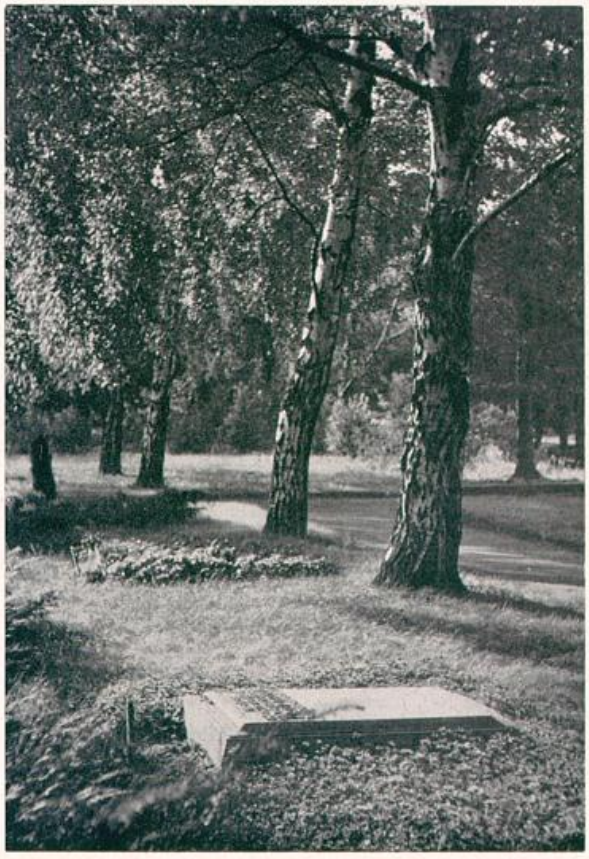


Abb. XVI 18 Osterholzer Friedhof

entwurf vorgesehenen kleinen Kapellen wurden als entbehrlich aufgegeben und das neu zu errichtende Krematorium als Abschluß der großen Achse bestimmt. Zwei neue Zuwegungen sind an der Westseite des Friedhofes in Höhe des Werkhofes und an der Ostseite oberhalb der Siedlung bei der Straße Am Hallacker entstanden (Abb. XVI 15). Durch Aushub großer Seen und durchgehender Wasserzüge ähnlich wie bei dem ersten Bauabschnitt wurde der zur Aufhöhung der Grabfelder erforderliche Boden zum großen Teil an Ort und Stelle gewonnen. Die Rand- und Zwischenpflanzungen erforderten 120 000 Gehölze. Den weitaus größten Teil der Erweiterungsarbeiten leisteten Notstandsarbeiter.

Für die Opfer des Krieges wurden auf dem alten Teil des Friedhofes drei Ehrenanlagen geschaffen.

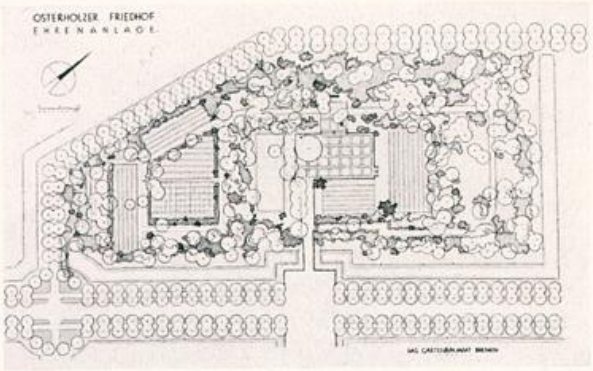


Abb. XVI 19 Ehrenanlage auf dem Osterholzer Friedhof für deutsche Soldaten und KZ-Häftlinge

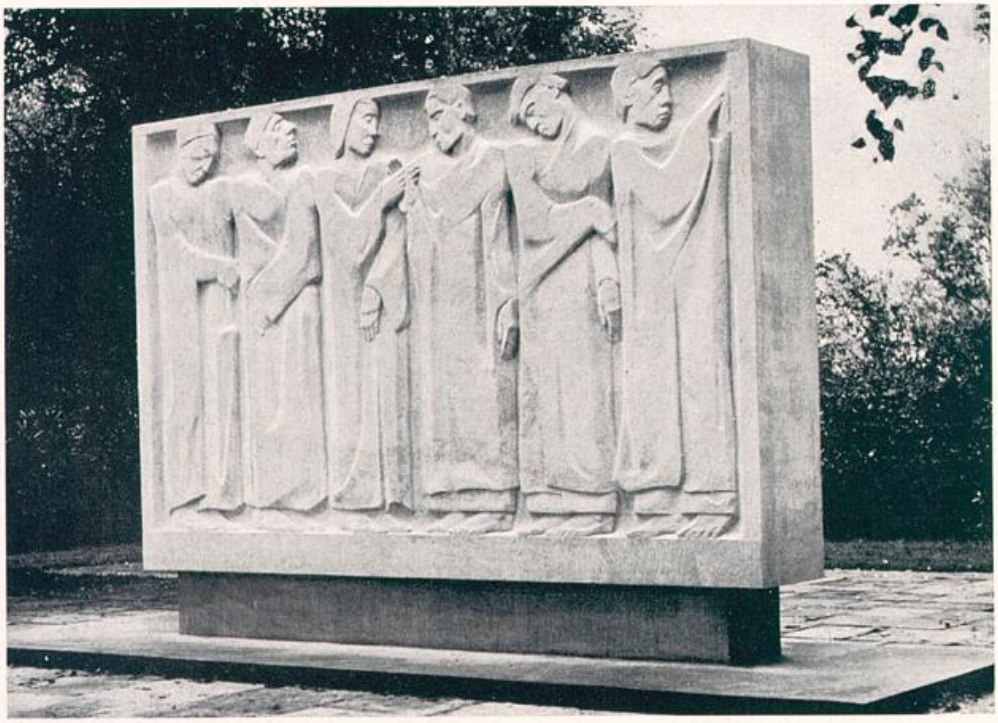


Abb. XVI 20 Ehrenmal auf dem Osterholzer Friedhof, Bildhauer Halbhuber

1. „Die gemeinsame Begräbnisstätte für deutsche Soldaten und ehemalige KZ-Häftlinge" (Abb. XVI 19). Durch Umbettungen und Überführungen aus allen Teilen des bremischen Gebietes wurden hier mehr als 2000 Tote in Einzel- und Massengräbern zur letzten Ruhe bestattet. Die würdige Anlage erhielt ein gemeinsames Ehrenmal (nach dem Entwurf des bremischen Bildhauers Halbhuber) (Abb. XVI 20).
2. „Die Ehrenanlage für Bombenopfer". Von einer niedrigen Werksteinmauer umgeben, ruhen auf diesem Ehrenfeld 1624 Menschen, die durch den Krieg unerwartet aus dem Leben gerissen wurden. Alle Gräber haben Keramikplatten mit den Namen der Toten erhalten (Abb. XVI 21 und 22).
3. „Der Ausländerfriedhof". Durch Umbettung und Überführung zusammengezogen ruhen auf diesem Feld 1670 Tote, Angehörige vieler Nationen. Alle Gräber sind mit schlichten Holzkreuzen geschmückt.

Mit den im Jahre 1948 in Angriff genommenen Arbeiten zur Neuanlage eines Hauptfriedhofes für die Neustadt wurde ein seit langem bestehendes Projekt in die Tat umgesetzt. Das landschaftlich schön und verkehrsgünstig gelegene Gelände auf der Werderhöhe umfaßt insgesamt 23 ha. Der

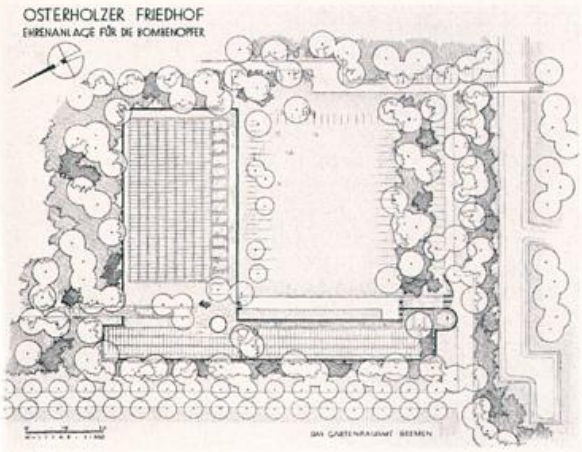


Abb. XVI 21 Ehrenanlage für die Bombenopfer

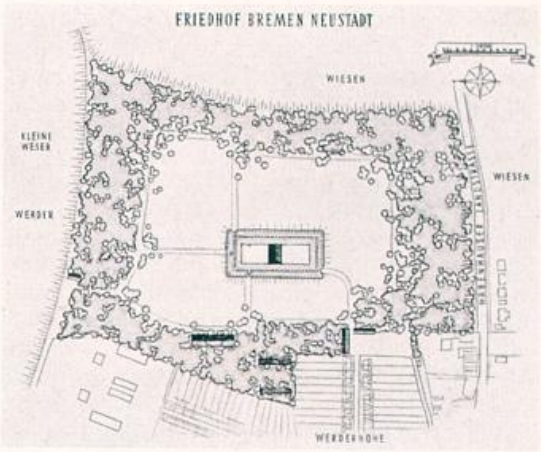


Abb. XVI 23 Friedhof Bremen-Neustadt

Friedhof liegt in der Grünverbindung vom Stadtwerder zur Wolfskuhle und läßt sich durch Wanderwege gut erschließen. Wegen seiner exponierten Lage am Rande des Werders soll der Friedhof hainartig angelegt werden. Die in der Mitte gelegene Kapelle soll auf einer Anhöhe errichtet und von einer mehrreihigen Lindenallee

gonnen werden kann. Der zweite Bauabschnitt umfaßt 10 ha und erfordert eine Aufhöhung des Geländes um durchschnittlich sieben Meter. Zur Zeit wird dieses Gelände mit Trümmerschutt um vier Meter aufgehöht. Die restlichen Bodenmengen sollen beim Ausbau der Flutrinne zur kleinen Weser gewonnen werden. Die Inangriffnahme



Abb. XVI 22 Ehrenanlage für die Bombenopfer

umgeben werden (Abb. XVI 23). Ein bereits aufgehöhtes und für Bestattungszwecke ohne weiteres geeignetes Gelände in Größe von 5 ha wurde zunächst in Anspruch genommen. Die Arbeiten sind so weit gediehen, daß nach Fertigstellung der Kapelle und der sonstigen notwendigen Baulichkeiten auf diesem Teil des Friedhofes in absehbarer Zeit mit Beerdigungen be-

des letzten Bauabschnittes ist erst in etwa fünf Jahren vorgesehen.

Der zu Beginn des 19. Jahrhunderts angelegte Friedhof am Buntentor soll nach der Eröffnung des Neustädter Hauptfriedhofes aufgehoben werden. Er bleibt Teilstück einer wichtigen Grünverbindung zwischen dem Werder zum Neuenlander Feld.

Freye, Lehmkuhl

c) Botanischer Garten und Rhododendron-Park in Horn

Im Jahre 1905 wurde durch eine Stiftung von F. E. Schütte der alte Botanische Garten am Osterdeich angelegt. Er war 3 ha groß und ausschließlich geographisch angeordnet. Bis zum Jahre 1923 war Prof. Bitter, dessen Arbeiten über die Solanaceen in der Fachwelt besonders gewürdigt werden, Direktor des Gartens. Dann übernahm E. Nußbaumer die Leitung. Der Garten war nicht nur bekannt durch seine schöne Kakteensammlung, sondern auch durch die Echtheit seines reichhaltigen Samensortiments.

Nach den Bestimmungen der Stiftung wurde der alte Garten während 25 Jahre nach seiner Anlage vom Stifter unterhalten. Als diese Zeit in den dreißiger Jahren verstrichen war, entschloß sich der Staat zu einer Verlegung des Gartens nach Horn. Im Anschluß an den schon 1911 vom Staat übernommenen Rickmerspark sollte der neue Botanische Garten entstehen. Den Entwurf bearbeitete das Gartenbauamt unter der Leitung von Gartenbaudirektor Homann.

In den Jahren 1938 und 39 wurde ein Gewächshaus gebaut, die Kakteensammlung kam nach Horn, und ein großer Teil des Staudensortiments wurde dort aufgeschult, um später in der Neuanlage Verwendung zu finden. Im Laufe des Krieges ging der größte Teil dieser Pflanzenschätze verloren. Im Jahre 1940 ist Nußbaumer, der als großer Pflanzenkenner und außerordentlich befähigter Kultivateur bekannt war, gestorben.

Die Neuanlage des eigentlichen Botanischen Gartens konnte erst in den Jahren 1949 bis 50 durchgeführt werden (Abb. XVI 24).

Der Garten ist in folgende Abteilungen gegliedert:

1. Arzneipflanzen: eingeteilt nach den wirksamen Bestandteilen wie Alkaloide, Glykoside, Gerbstoffe, Bitterstoffe, ätherische Öle u.a.
2. Nutzpflanzen und biologische Abteilung.
3. Gärtnerische Zierpflanzen: hier wird vor allem die Verwendung von Neuzüchtungen und besonderen gärtnerischen Zierpflanzen gezeigt.
4. Pflanzensoziologisch-systematische Abteilung.
   Diese Darstellungsform hat sich aus der Entwicklung der Botanik im Laufe der letzten Jahrzehnte ergeben. Bis um die Jahrhundertwende waren die meisten Gärten systematisch nach Pflanzenfamilien geordnet. Heute ist man bestrebt, die Anordnung der Pflanzen lebendiger zu gestalten, um die Pflanzenwelt dem Besucher näher zu bringen. Die Pflanzensoziologie ist die Lehre von den Pflanzengesellschaften, die wiederum Glieder höherer systematischer Einheiten wie Verbände, Ordnungen und Klassen sind. Diese Pflanzengesellschaften sind durch Leitarten gekennzeichnet. Im Bremer Garten werden die wesentlichsten Leitarten entsprechend dem pflanzensoziologischen System gezeigt. Dadurch wird es dem Besucher erleichtert, die Beziehung zur Pflanze am natürlichen Standort in der freien Landschaft zu finden.
5. Geographische Abteilung mit Alpinum. Sie ist räumlich nicht sehr groß und beschränkt sich darauf, die Pflanzen, die für die gärtnerische Kultur von besonderer Bedeutung sind, nach geographischen Gesichtspunkten geordnet zu zeigen.

Ein Wasserzug durchzieht die Anlage. Hier wachsen die feuchtigkeitsliebenden Pflanzen, in den höher gelegenen Teilen die Trockenflora. Die Profilierung des Geländes ist durch Trockenmauern unterstrichen (Abb. XVI 26).

Neben diesem eigentlichen botanischen Teil ist

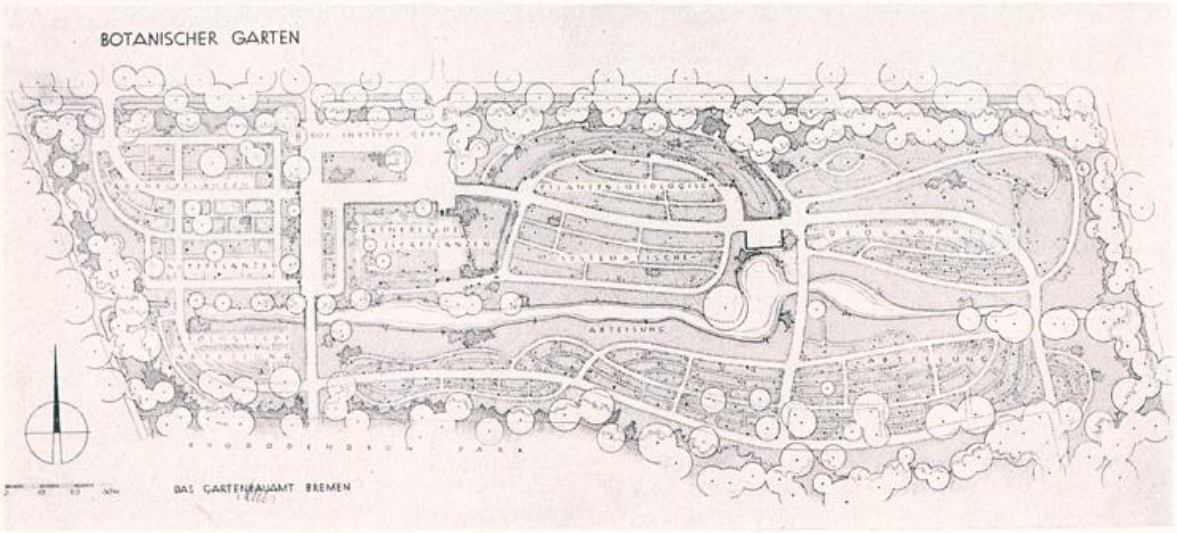


Abb. XVI 24 Botanischer Garten

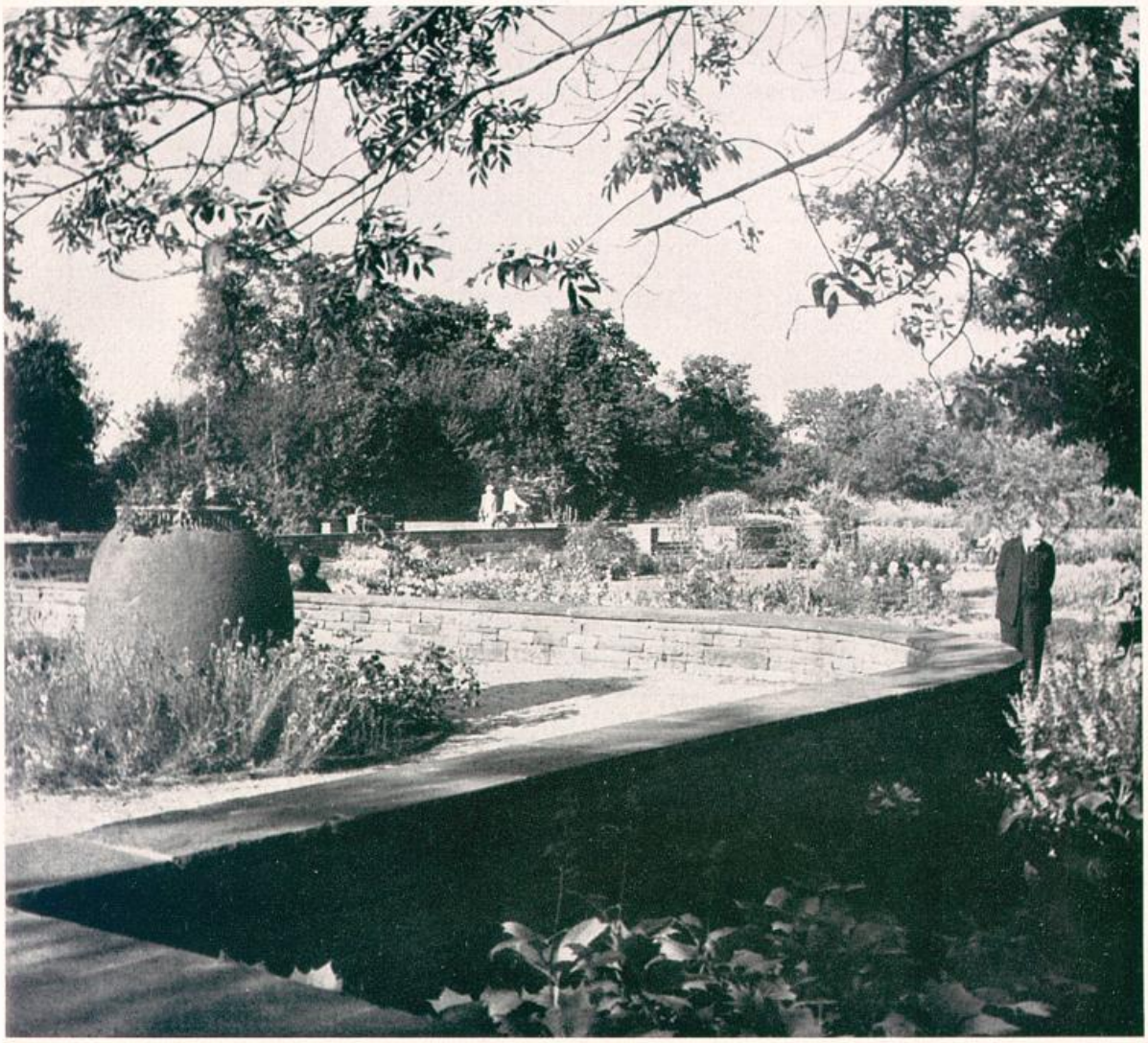


Abb. XVI 25 Botanischer Garten

der 15,2 ha große Rhododendron-Park ein wesentliches Stück der insgesamt 34,4 ha umfassenden Anlage (Abb. XVI 26 und 27).

Er ist ein Sichtungsgarten für Rhododendren und immergrüne Laubgehölze und ein Teil des ehemaligen „Rickmerspark". 1888 hatte Willy Rickmers, ein Sohn des Gründers der Weltfirma „Rickmers Reismühlen, Rhederei und Schiffbau AG.", den Park erworben und im Laufe der Jahre ausgebaut. 1936 wurde die Anlage des Rhododendron-Parks begonnen. Günstige Voraussetzungen gaben hierzu die Veranlassung. Die Immergrünen lieben ein feuchtes, mäßig warmes Klima, und der lichte Baumbestand des Parkes gewährt ihnen den so geschätzten Halbschatten. Zum anderen liegt ganz in der Nähe das oldenburgische Anzuchtgebiet für Rhododendren. Den Ausbau und die Pflege übernahm das Gartenbauamt in Zusammenarbeit mit der Rhododendron-Gesellschaft. An dieser Stelle sei des am Ende des zweiten Weltkrieges gefallenen Bremer Kaufmanns Arnold von Engelbrechten gedacht, der als begeisterter Pflanzenfreund die Entstehung des Sichtungsgartens außerordentlich gefördert hat. Das reichhaltige Sortiment von 150 Rhododendronarten, 217 gärtnerischen Züchtungen und 234 Azaleensorten, die botanisch auch zu den Rhododendren gehören, zeigt die Mannigfaltigkeit dieser Pflanzengattung. Aus dieser Vielfalt von Arten und Sorten die gartenwürdigsten herauszusichten, ist eine der Hauptaufgaben des Parkes.

Neben einigen Gewächshäusern, die zur Zeit noch als Kulturhäuser verwendet werden und später als Schauhäuser dienen sollen, ist die 3,6 ha große pflanzensoziologische Versuchsanlage von besonderem Interesse. Sie ist anders geartet als die systematische Abtei-



Abb. XVI 26 Rhododendron-Park und Botanischer Garten



Abb. XVI 27 Rhododendron-Park

lung im Botanischen Garten und enthält nur einige typische Waldgesellschaften der nordwestdeutschen Tiefebene.
In Zusammenarbeit mit der Zentralstelle für Vegetationskartierung in Stolzenau (Prof. Dr. Tüxen) wird die Entwicklung dieser Pflanzengesellschaften laufend beobachtet. Diese Versuchsanlage ist in den Jahren 1937 bis 39 angelegt worden.

1937 wurde der 4,03 ha große Allmersche vorher Fritze'sche Park vom Bremer Staat erworben und damit eine Verbindung vom Rickmers'schen Park zur Horner Heerstraße geschaffen. Besondere Sehenswürdigkeiten dieses alten typischen Parkes sind einige große Einzelbäume wie Sumpfzypressen, amerikanische Eichen und ein Ginkgobaum. J. Berg

d) Spiel- und Sportplätze

Um die Jahrhundertwende stand die Sportbewegung in den ersten Anfängen. In dem damals erschienenen Buch „Bremen und seine Bauten 1900" sind deshalb Sportanlagen noch an keiner Stelle erwähnt, sie gehörten nicht zu den bemerkenswerten Bauten einer Stadt. Die wenigen Plätze lagen zufällig im Stadtgebiet verstreut, vielfach von Holzplanken umschlossen und ohne Verbindung mit dem Grün. Ähnlich wie die Kleingärten mußten sie häufig anderer Nutzung weichen und verlegt werden.

In den folgenden Jahren nahm der Sport eine lebhafte Entwicklung. Auf den weiten Flächen der Pauliner Marsch und in der Vahr wurden die ersten grünen Spielplätze in schöner landschaftlicher Umgebung angelegt. Nach dem ersten Weltkrieg ging der Sportstättenbau allmählich von den Sportvereinen in die Hände der Stadt über. Die großen Anlagen des heutigen Weserstadions wurden noch im Jahre 1926 aus privater Initiative geschaffen und erst später vom Staat übernommen (Abb. XVI 11).

Um 1930 befanden sich im damaligen bremischen Stadtgebiet Sportplätze mit einer Gesamtfläche von 64 Hektar. Es kamen 2,1 qm auf den Kopf der Bevölkerung. Nach den Bestimmungen des Entwurfes zum Preußischen Städtebaugesetz vom Jahre 1927 sollten 2,5 qm vorhanden sein. Der Entwurf zum Spielplatzgesetz sieht in der Fassung von 1950 als Richtzahl 4,5 qm nutzbare Spielplätze für den Kopf der Bevölkerung (über 10 Jahre) vor, als Mindestforderung 3,5 qm und ferner 0,5 qm für Kinderspielplätze. Zum Vergleich sei erwähnt, daß die entsprechenden Richtzahlen in England 20 qm und in der Schweiz 6 qm sind. In der 1930 fertiggestellten ersten, das gesamte bremische Gebiet umfassenden Stadtplanung hatten die Spiel- und Sportplätze einen festen Platz im Organismus der Stadt als ein wesentlicher Bestandteil der Grünflächen erhalten (Abb. XVI 28). Für jeden Stadtteil war eine zentrale Sportanlage vorgesehen.



Abb. XVI 28 Jahnhalle, früher Friedrich-Ebert-Haus
Architekt Fr. v. Löhnen

Als ein Gegenstück zu der großen Anlage auf dem Peterswerder und in der Pauliner Marsch wurden wenige Jahre vor dem letzten Kriege die schon früher hinter dem Kuhhirten angelegten Sportplätze im Rahmen der damaligen Notstandsarbeiten zu einer zweiten in das Grün des Werders eingebetteten Großanlage zusammengefaßt und ausgebaut. Sie soll später in dem an Stelle der zur Kleinen Weser führenden Hochwasser-

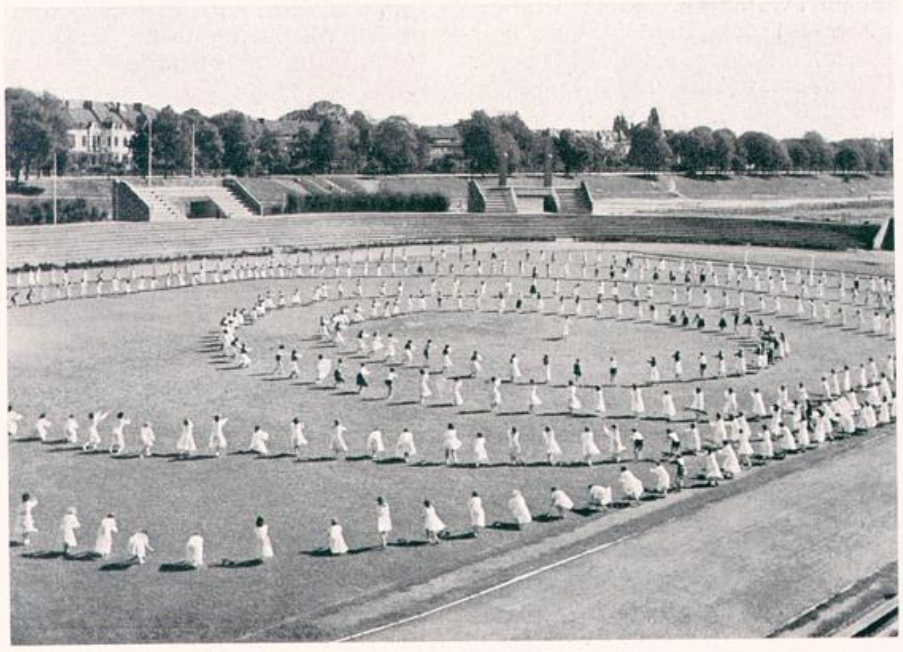


Abb. XVI 29 Weserstadion

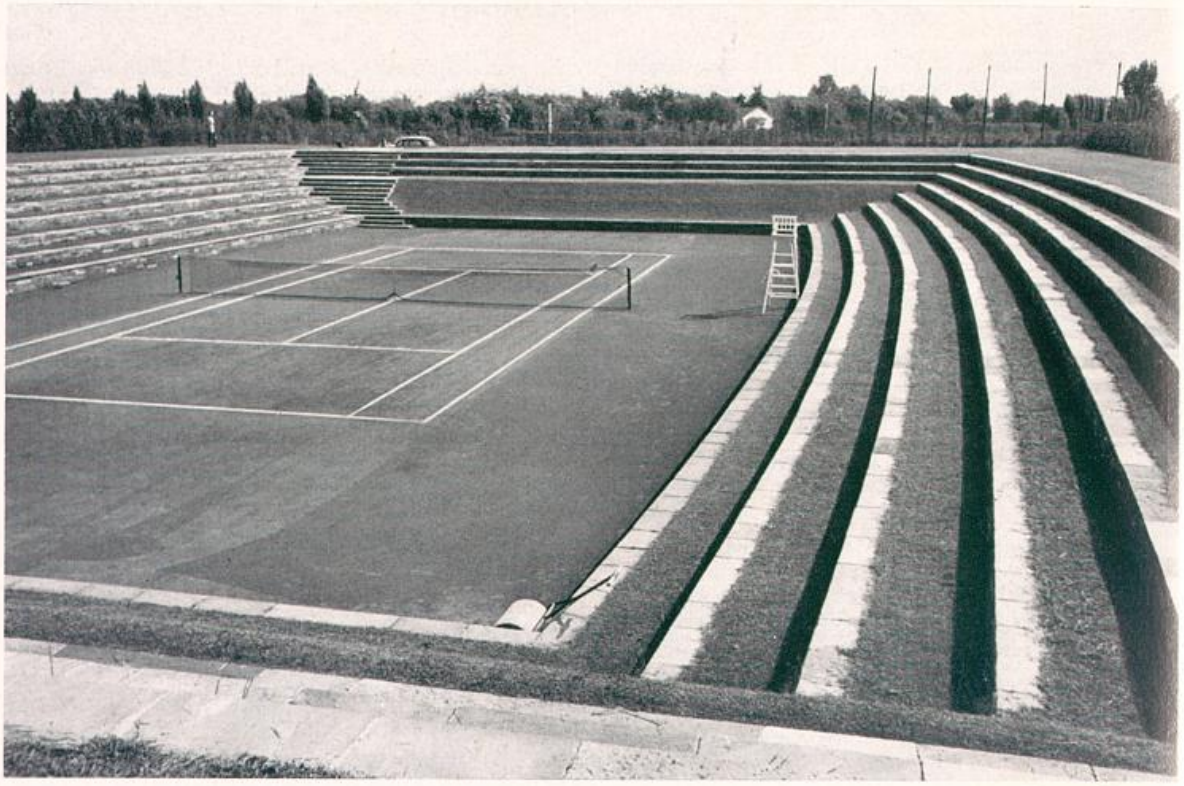


Abb. XVI 30 Tennis-Stadion im Weserstadion

rinne geplanten Werdersee eine ideale Ergänzung besonders für den Kanu- und Schwimmsport erhalten.

In der Kriegszeit mußten viele Sportplätze als Gemüseland benutzt werden, die meisten übrigen Plätze verwahrlosten infolge der nicht mehr möglichen Pflege. Schon bald nach Kriegsende wurde aber mit der Wiederherstellung und dem Ausbau der vorhandenen Plätze begonnen, der neue Anlagen folgten. Das Weserstadion wurde zu einem ausgedehnten Sportpark ausgebaut, der neben der zentralen Kampfbahn zahlreiche Einzelfußballplätze, Spielwiesen und Tennisplätze, ein Tennisstadion, einen Seglerhafen und das ebenfalls erheblich erweiterte und neu gestaltete Stadionbad umfaßt (Abb. XVI 29 und 30). Der Ausbau dieser Anlage ist noch nicht beendet, sie ist auf dem rechten Weserufer das Kernstück des herrlichen großen Weser-Freiraumes, der sich bis unmittelbar in die Stadtmitte erstreckt.

Auf dem linken Weserufer wurde unterhalb des Stadtkernes gegenüber den Seehäfen und der Weserwerft auf dem Außendeichsgelände in Rablinghausen ein weiterer Sportpark mit Hilfe der



Abb. XVI 31 Clubhaus Club zur Vahr, 1912
Architekt BDA Abbehusen † und Blendermann †



Abb. XVI 32 Klubhaus Segelverein „Weser"
1912, Architekt Greten

produktiven Arbeitslosenfürsorge neu geschaffen. Das über 6 Hektar umfassende, zum Teil sumpfige Gelände wurde zunächst mit Wesersand aufgespült. Anschließend wurden Schlacken, Trümmerschutt und Mutterboden für die Plätze, Laufbahnen und Wege eingebaut.

Im Jahre 1950 hatte Bremen 58 Sportanlagen mit zusammen 114,5 ha Fläche, davon 13 Anlagen mit 16,2 ha in Bremen-Nord. 11 Anlagen mit 17 ha befanden sich in Privatbesitz (Abb. XVI 31 und 32). 70 Sportvereine zählten rund 70 000 Mitglieder. Fast jeder sechste Bremer gehört einem Sportverein an. Auf den Kopf der Bevölkerung kommen 1,4 qm Spiel- und Sportflächen, die Mindestforderung des Spielplatzgesetzes mit 3,5 qm ist also noch lange nicht erreicht. In Verbindung mit den neuen Schulbauten sind aber seit 1950 weitere Sportanlagen fertiggestellt oder im Bau. Zudem bilden Weser (Abb. XVI 33), Lesum, Wümme und die vielen Wasserzüge im Blockland eine ideale natürliche Erweiterung der künstlichen Anlagen.

Neben den Sportstätten für das Spielen der Schüler, der schulentlassenen Jugend und der Erwachsenen sind in steigendem Maße Kinderspielplätze erforderlich. Sie sind die notwendige Erweiterung der meist sehr beengten und heute leider überwiegend hausgartenlosen Wohnungen und ermöglichen den Kindern ein gesundes und ungefährdetes Spielen außerhalb des Straßenverkehrs. 1930 hatte Bremen 19 Kinderspielplätze mit einer Fläche von mehr als 20 ha. Das „Soll" von 3,5 qm war damit für die damals 300 000 Einwohner zwar reichlich erfüllt, ein großer Teil der Plätze lag



Abb. XVI 33 Am Osterdeich

aber am Stadtrand, die dichtbevölkerten und viel zu stark überbauten älteren Vorstädte waren „Mangelgebiete". Hier gilt es, bei dem Neuaufbau der kriegszerstörten Stadtteile vieles Versäumte nachzuholen. 20 Kinderspielplätze sind nach dem Kriege wiederhergestellt und dabei mit Einrichtungen aller Art, die den Spieltrieb der Kinder zu fesseln vermögen, versehen. Mindestens ebensoviel weitere Plätze sind notwendig, um den dringendsten Bedarf zu erfüllen. Bei den Jugendheimen und Kindertagesheimen entstanden ferner 14 Spielplätze inmitten umfangreicher Grünanlagen (Abb. XVI 34).

Keller



Abb. XVI 34 Kindertagesheim Waller Park
(siehe auch Abb. XI a 32)

e) Kleingärten

Dem Bremer Bürger wird seit jeher eine ererbte Vorliebe für das Landleben nachgesagt. Die Anfänge bremischer Gartenkunst reichen weit in das Mittelalter zurück, doch kennt Bremen nicht die prunkvolle Gartenkunst, wie sie sich unter italienischem Einfluß insbesondere in süddeutschen Städten entwickelte. Der bürgerliche Hausgarten ist Jahrhunderte hindurch für das Bremer Gartenleben bestimmend gewesen. Ja selbst bei den bremischen „Landgütern", die uns heute in ihren besten Schöpfungen in alten prachtvollen Baumbeständen zumeist heimischer Waldgehölze so sehr erfreuen, liegen die ursprünglichen Anfänge im 18. Jahrhundert oft in dem Kernstück eines Vorstadtgartens mit einem „Lusthäuschen" oder einer Laube.

Die Gärten der alten Domstadt (Gartenstraße und jetzige Süsterstraße, früher Blumenstraße) sowie der nördlichen Altstadt und der Stephanitorsvorstadt sind die ersten Vorgänger der heute in Bremen besonders stark angewachsenen Kleingärten. Schon 1733 mußte der „Hohe Rat" die sogenannten „Wallgartenbücher" führen, die Ordnung in dem Vordringen der Gärten bis an Wall und Strom schaffen sollten. Im 18. Jahrhundert war es vor allem das Gebiet der wenig besiedelten Neustadt, das die begehrten Bürgergärten aufnahm.

Als 1767 die Aufhebung der Torsperre erfolgte, erfuhren die Gärten vor den Toren der Stadt einen großen Auftrieb. Es entstanden die Bremer Wohnvorstädte mit ihren Gärten. Aber auch die ausgesprochenen Erholungsgärten, die von den Bürgern insbesondere über das Wochenende gern aufgesucht wurden, mehrten sich. Die „Bürgerweide" begann damals noch dicht hinter der Wallbefestigung. Der Straßenname „Plantage" zeugt heute noch von dem ehemaligen Charakter des jetzt voll überbauten Findorffviertels.

Im Anfang des 19. Jahrhunderts, 1802 bis 1833, wurden die Wallanlagen geschaffen, 1866 bis 1884 der Bürgerpark, 1907 der Stadtwald. Diese ersten öffentlichen Grünanlagen haben nicht zuletzt der Liebe für Garten, Landschaft und Natur ihre Entstehung zu verdanken, sie wirkten sich befruchtend auch auf das private Gartenleben aus. Waren die ersten Gärten der noch mit einem Festungswall umgürteten Neustadt mehr oder weniger Vorrecht der begüterten Bürger, so wurde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts der Garten, das „Land", vor den Toren der Stadt Besitz von arm und reich.

Dieser geschichtliche Rückblick soll dem besseren Verständnis der Eigenart, des überdurchschnittlichen großen Umfangs, aber auch der Schwierigkeiten des Kleingartenwesens in Bremen dienen.

Das Jahr 1864 ist mit der Gründung des nach dem ersten Wegbereiter der Garten- und Jugendbewegung, Dr. Schreber, benannten Schrebervereins in Leipzig das eigentliche Geburtsjahr der Kleingartenbewegung. In den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts entstanden auch in Bremen die ersten Parzellen- und Gartenbauvereine: 1884 „Gartenbauverein Flora", 1886 „Gartenbauverein Vorwärts", 1888 „Gartenbauverein Schwachhausen", 1889 „Pagentorner Gartenbauverein", 1892 „Gartenbauverein Woltmershausen". Der Umfang des Gartengedankens zeigte sich durch die rasche Folge weiterer Vereinsgründungen. Im Jahre 1910 wurde der „Verband bremischer Gartenbauvereine" gebildet, der sich bald darauf dem „Zentralverband deutscher Arbeiter- und Schrebergärten" anschloß.

Bei dem Anwachsen der Kleingarten-Organisation mußten auch die Behörden aufmerksam werden. Zunächst waren es besonders die verstärkte Grundstücksnachfrage und die Pachteinnahmen, die allgemeines Interesse hervorriefen. Zum anderen förderte der erste Weltkrieg die Kleingartenbewegung. So wurde innerhalb der Lebensmittelkommission eine „Kommission zur Förderung des Kleingartenwesens" und durch Beschluß der Kriegsdeputation im Pachteinigungsamt die Abteilung Kleingartensachen gegründet. Über die „Lebensmittelkommission" traf erstmalig im Jahre 1916 der Staat Maßnahmen zur Förderung des Kleingartenwesens durch Herrichtung von Neuland, durch Beschaffung von Dünger, Saatgut und anderen Materialien.

Nach Beendigung des ersten Weltkrieges beschränkte sich die staatliche Einflußnahme sehr bald auf die Einigung in Pachtsachen. Mit der Reichskleingartenordnung, in die auch die Erfahrungen des bremischen Einigungsamtes aufgenommen wurden, erhielt die in Pachtstreitigkeiten sachbearbeitende Stelle in Bremen die Bezeichnung „Kleingartenamt".

Im August 1921 fand der 2. Reichskleingärtnertag in Bremen statt. Es wurde dies die Gründungstagung für die Organisation des „Reichsverbandes der Kleingartenvereine Deutschlands".

Vorübergehend bestanden in Bremen zwei Kleingarten-Organisationen nebeneinander, die sich 1926 zum „Verband bremischer Kleingärtnervereine" zusammenschlossen.

Das so wieder gefestigte Verbandsleben brachte nicht nur Vorteile in der Pachtpreisgestaltung mit sich, sondern hatte auch eine stetige Zunahme der Mitglieder und der bewirtschafteten Kleingartenfläche zur Folge.

Auf Staatsland wurden kleingärtnerisch genutzt: 1915 etwa 300 ha, 1917/18 etwa 380 ha, 1918/19 etwa 470 ha, 1919/20 etwa 500 ha, ferner auf Privatland etwa 900 ha. 1921 hatte Bremen insgesamt eine Kleingartenfläche von rund 1400 ha.

Bei Annahme einer Durchschnittsgröße von 450 qm je Garten entspricht dies rund 32 000 Kleingärten. Bei einer Einwohnerzahl von 265 000 kam also fast auf jede zweite Haushaltung ein Kleingarten. Fläche und Anzahl der Kleingärten gingen in den



Abb. XVI 35 Kleingärten



Abb. XVI 36 Kleingarten

Nachkriegsjahren bis 1931 wohl etwas zurück, aber die Zahl der organisierten Kleingärtner stieg ständig.

Die Entwicklung der Kleingartengebiete war in den ersten Jahrzehnten nicht dazu angetan, den Stadtraum zu verschönern. Stadtplanung und Grüngestaltung nahmen kaum Rücksicht auf die vorhandenen Kleingartenbezirke. Die Kleingärten mußten von einem Baugelände auf das nächste wandern. Erst mit einigen grundsätzlich den Kleingarten fördernden Gesetzen und Verordnungen in bezug auf Kündigungsschutz und Kleingartendaueranlagen und ihrer schrittweisen Verwirklichung trat ein bedeutsamer Umschwung in der Entwicklung und im Wert der Kleingartengebiete für die Stadt ein (Abb. XVI 35 bis 37).

Dieser Entwicklung wurde mit der Einrichtung einer Abteilung Kleingartenbau im Gartenbauamt im Jahre 1936 Rechnung getragen. Von dieser Dienststelle wurden nun erstmalig auch die gestalterischen Fragen des Kleingartens beachtet, die planmäßige Eingliederung von Dauerkleingärten im Wirtschaftsplan zusammen mit dem Stadtplanungsamt bearbeitet, Entwurf und Ausbau von Kleingartenanlagen durchgeführt und in Gemeinschaft mit der Landesorganisation und den Kleingartenvereinen die fachliche Beratung aller Kleingärtner wahrgenommen.



Abb. XVI 37 Kleingärten

1939 hatte Bremen 46 Kleingärtnervereine, die in acht Stadtgruppen mit zusammen ca. 20 000 Mitgliedern in der Landesgruppe der Kleingärtner zusammengeschlossen waren. Die Gesamtzahl der bremischen Kleingärtner betrug etwa 25 000.

Bei einer Gesamtgröße des Stadtgebietes (vor der Eingemeindung von 1939) von 8800 Hektar Fläche betrug die Kleingartenfläche 1350 Hektar, das sind 15,3 Prozent. Nach den Wohnflächen mit 27 Prozent und den landwirtschaftlich genutzten Flächen mit 25 Prozent war dies der flächenmäßig größte Anteil am Stadtraum, dem erst in weitem Abstand die Hafen- und Industrieflächen mit 8 Prozent, die Hausgärten, die öffentlichen Grün- und die Wasserflächen mit je 6 Prozent folgten. Im Vergleich zu anderen Großstädten stand Bremen mit 15,3 Prozent Kleingartenfläche bei weitem an der Spitze und mit 40,6 qm Kleingartenland je Einwohner an sehr günstiger Stelle. Nach einer Statistik von 1936 waren die entsprechenden Zahlen in Lübeck 34,8, in Essen 19, in Chemnitz 16,5, in Frankfurt/Main 15,5, in Nürnberg 8,7 und in Königsberg 6 qm je Einwohner.

Der Krieg und noch mehr die schwere Nachkriegszeit der Jahre 1945 bis 1948 haben auch in Bremens Kleingartenwesen wesentliche Veränderungen nach sich gezogen. Mit Kriegsende wurde die fachliche Amtsstelle für Kleingartenbau aufgelöst. Die erfolgreiche Entwicklung in der Richtung eines gestalteten Kleingartenbaues wurde jäh unterbrochen. Wenn aber jetzt die zerstörten Wohnvorstädte wieder aufgebaut werden, wird auch die Forderung nach Kleingarten-Dauerland in einem ausreichenden Umfang nicht unbeachtet bleiben dürfen.

Noch vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges wurde eine Kleingartenplanung größten Ausmaßes vorbereitet, die für die Bevölkerung der westlichen Vorstadt Dauerkleingärten schaffen sollte. Sie sieht eine Kleingartengrünfläche vor, die sich von der Autobahn bis zum Maschinenfleet und von der „Wettern" bis zur Kleinen Wümme erstreckt. Mit den Zuwegungen vom Schwarzen Weg, der Waller Straße, vom Waller Fleet und von der Hemmstraße über den Stadtwald bildet dieses Gebiet am Rande der Wohnflächen einen für Kleingärten äußerst günstigen Raum. Flächenmäßig ist er größer als der Bürgerpark, er stellt den Übergang zur freien Landschaft und im Anschluß an in Gröpelingen und Walle entstehende Grün- und Sportanlagen eine wertvolle Fortsetzung des städtischen Grünraumes dar. Die Regulierung des Wasserstandes in diesem Gartengebiet schafft die Voraussetzungen für die wirtschaftlichste Nutzung mit Gemüse und Obstbau. Die für den Kleingartenbau günstigen Boden- und Klima-Voraussetzungen sollen durch umfangreiche Wald- und Schutzpflanzungen verbessert werden, die in Breiten von 20 bis 50 Metern unter Einbeziehung von Schneisen und Wiesenräumen das gesamte Kleingartengebiet durchziehen und rahmen. Solche Pflanzungen und auflockernde Wiesen und Weidenräume lassen zusammen mit den Kleingärten das gesamte Gebiet zu einem natürlichen Landschaftsraum werden, dessen Lage zwischen Stadt und Blockland besonders glücklich und wertvoll ist.

In Zeiten der Not war der Wunsch nach Kleingärten stets besonders groß. Der wahre Kleingartengedanke aber verlor in solchen Zeiten. Die „Auch"-Kleingärtner, eigentlich nur Grabelandgärtner, werfen Spaten und Hacke schnell wieder weg. Doch der wirkliche Kleingärtner, der echte Gartenfreund, bleibt seinem Garten auch in den besten Zeiten treu. Er braucht deshalb den Dauerkleingarten und die entsprechend ausgebaute Kleingartengrünanlage.

Beides sind durchaus vereinbare Forderungen der Kleingartenbewegung und einer verantwortungsvollen Stadt- und Grünflächengestaltung. Entwicklung und Erfahrungen von mehr als einem halben Jahrhundert Kleingartenbau haben gezeigt, daß der Dauerkleingarten nur über einwandfrei gestaltete, sich wertvoll in das Stadtbild einfügende Kleingartengrünanlagen zu erreichen ist, daß aber auch das Gefüge einer Großstadt nicht mehr auf solche Kleingartengrünanlagen im Rahmen seiner Grünflächen als beste soziale Form des öffentlichen Grüns verzichten kann. Mit dem Kleingartengrün wird dem einzelnen mehr als Gartenfreude und Entspannung gegeben. Er findet im Kleingarten den Ausgleich zur Arbeit in Fabrik, Werkstatt und Büro; sein Garten hat den Wert der eigenen Scholle. Die Allgemeinheit aber erhält mit dem Kleingartengrün gleichzeitig Erholungsraum, und der Stadtkörper als Ganzes wird mit Nutz-, Erholungs- und Gesundheitsgrün bereichert.

Müller

XVII

BAUTEN IN BREMEN-NORD

Im Herbst 1939 wurden die Gemeinden Lesum, Schönebeck, Grohn, Aumund, Blumenthal und Farge aus dem preußischen Kreis Osterholz in die Hansestadt Bremen eingemeindet und zusammen mit der bremischen Hafenstadt Vegesack in das Stadtgebiet Bremen einbezogen. Damit fand eine Entwicklung kommunalpolitisch ihren Abschluß, an deren Anfang der Bau des Hafens in Vegesack in den Jahren 1619—22 gestanden hat, die sich dann zwei Jahrhunderte später durch die Besiedlung des landschaftlich besonders schön gelegenen hohen Lesumufers mit Landsitzen bremischer Kaufleute und durch die Gründung starker Industriebetriebe in Burgdamm, Grohn, Aumund und Blumenthal aus Kreisen der bremischen Wirtschaft fortsetzte[1]) und schließlich nach dem ersten Weltkrieg durch eine ständig zunehmende bremische Siedlungstätigkeit, besonders in Burgdamm, Lesum und St. Magnus weiter verstärkte.

Die wirtschaftlichen, kulturellen und baulichen Beziehungen der Einzelgemeinden untereinander, zu dem bremischen Vegesack und zu Bremen selbst wurden immer vielfältiger und enger. Das führte zunächst zu einem Zusammenschluß der Gemeinden zum „Planungs-Zweckverband Unterweser-Lesum" und als Ergebnis seiner Arbeit zu der Notwendigkeit einer kommunalen Neuordnung des Gebietes, sei es durch Bildung von zwei oder höchstens drei Großgemeinden oder durch seine Eingemeindung nach Bremen.

Bremen verfolgte verständlicherweise diesen letzten Weg; ein „bremisches" Altona vor seinen Toren konnte keine für Bremen brauchbare Lösung sein. In schwierigen Verhandlungen wurden die maßgebenden Reichsministerien von der Zweckmäßigkeit der Eingemeindung überzeugt, besonders die maßgeblichen leitenden Beamten des Innenministeriums und der Reichsstelle für Raumordnung.

Schon damals bestand in der bremischen Verwaltung die feste Absicht, ein gesundes Eigenleben der ihre Selbständigkeit aufgebenden Gemeinden im Rahmen der Großgemeinde Bremen auch nach der Eingemeindung zu erhalten. Die noch während des Krieges eingerichteten drei Ortsämter und das Bauamt Bremen-Nord als Außenstelle der bremischen Bauverwaltung sind Ausdruck dieser Absicht, aber auch Ausfluß der Erkenntnis des neuzeitlichen Städtebaues, der die kompakte, steinerne Stadt des neunzehnten Jahrhunderts überwunden hat und zu einer in sich reich gegliederten, einen zusammenhängenden Landschafts- und Wirtschaftsraum umfassenden „Stadtlandschaft" hinführt. Diese Entwicklung hat baulich, wirtschaftlich und verwaltungsmäßig sicher noch nicht ihren Abschluß gefunden.

Der neue Stadtteil erstreckt sich in einer Länge von rund 17 km von Farge-Rekum weseraufwärts über Blumenthal, Vegesack, Grohn, St. Magnus, Lesum-Burgdamm bis an die Gemarkungsgrenze zwischen Marßel und Ritterhude.

Bremen-Nord hat eine ähnlich langgestreckte Form wie die Stadt Bremen selbst, die sich auf dem schmalen Dünenrücken mit einer größten Breite von 4 km und einer geringsten Breite von 1½ km von Hastedt bis Burg erstreckt.

Dieser neue bremische Stadtteil ist aus verschiedenen Gemeinden von sehr unterschiedlicher wirtschaftlicher Struktur zusammengefügt und durch mehrere Auen und ausgedehnte parkähnliche oder landwirtschaftliche Grünflächen gegliedert. Jeder Ortsteil hat einen städtebaulichen Schwerpunkt nach Art kleiner Kreisstädte, der um den Geschäftskern, der städtischen Charakter trägt, weite Gebiete ländlicher und halbländlicher Bauweise aufweist.

Die frühere Aufspaltung in zahlreiche Einzelgemeinden hat bewirkt, daß bis zur Eingemeindung im Jahre 1939 die bauliche Entwicklung außerordentlich unterschiedlich gewesen ist. Bedeutendere Bauwerke entstanden in der Zeit zwischen den beiden Kriegen vor allem in Blumenthal, das seit der Jahrhundertwende in einem ständigen wirtschaftlichen Aufschwung begriffen war. Erst die nach dem Kriege möglich gewordene zusammengefaßte Planung im größeren Rahmen der Stadtgemeinde Bremen konnte für alle nördlich der Lesum gelegenen Ortsteile größere bauliche Leistungen hervorbringen.

Die Ortsteile nördlich der Lesum sind mit der Stadt Bremen – abgesehen von der Dampferverbindung auf der Weser – nur über die Brücken in Burg zu erreichen. Der gesamte Straßen- und Schienenverkehr zwischen Bremen-Stadt und Bremen-Nord und darüber hinaus nach Stade und Bremerhaven

[1]) Siehe Abschnitt III a.

zwängt sich über die Straßenbrücken der Autobahn und der Bremer Heerstraße sowie über die Eisenbahnbrücke am Bahnhof Burg. Diese Einschnürung bereitet seit langem manche Schwierigkeiten und wird, je enger die wirtschaftlichen Verbindungen zwischen Bremen und seinen nördlichen Stadtteilen und dem angrenzenden Kreis Osterholz werden, ein desto ernsthafteres Problem werden.

Von den obenerwähnten drei Ortsämtern dient das Ortsamt Burglesum als Bindeglied zum altbremischen Stadtgebiet über die Lesum hinweg. Es umfaßt die Ortsteile Grambke, Grambkermoor, Mittelsbüren, Lesumbrok, Marßel, Burgdamm, Lesum und St. Magnus. An das Ortsamt Burglesum schließt sich das Ortsamt Vegesack mit den Ortsteilen Lobbendorf, Hammersbeck, Aumund, Borchshöhe, Schönebeck, Grohn und dem alten Stadtkern Vegesack an. Zu dem dritten Ortsamt Blumenthal gehören die Ortsteile Rekum, Farge, Rönnebeck, Lüssum, Bockhorn und Blumenthal selbst.

Das heutige Ortsamt Burglesum ist eine seit langem bevorzugte Wohngegend. Wie eingangs schon erwähnt, legten in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts Bremer Großkaufleute auf den Höhen nördlich der Lesum ihre Sommersitze an und ließen ihre Parkanlagen durch namhafte Gartenarchitekten und Baumeister gestalten. Die angekauften bäuerlichen Anwesen wurden landeinwärts neu angesiedelt. Heute sind diese Landsitze zum größten Teil aufgesiedelt oder als Krankenhäuser und Altersheime in städtischen Besitz übergegangen. Einige der schloßartigen Wohnbauten wurden nach dem ersten Weltkrieg wegen der hohen steuerlichen Belastungen abgerissen[2]). Noch heute aber bilden die Parkanlagen und die auf den verhältnismäßig groß aufgeteilten Wohngrundstücken verbliebenen prächtigen alten Bäume eine Zierde der Landschaft. Der besondere Reiz dieser Gegend war der Anlaß, wesentliche Teile in Lesum und St. Magnus unter Landschaftsschutz zu stellen.

Bis zum Ausgang des neunzehnten Jahrhunderts war Lesum eine rein ländliche Gemeinde ohne nennenswerte Industrie. Der Ortskern liegt am Kirchberg, der schon in früher Vorzeit ein heidnisches Heiligtum getragen haben soll. Hier befindet sich auch das ehemalige Amtsgerichtsgebäude (Abb. XVII 1) als einziges öffentliches Bauwerk von Bedeutung aus neuerer Zeit. In ihm sind heute die Polizei und das Jugendgefängnis untergebracht. Erst nach dem ersten Weltkrieg entwickelte sich eine lebhafte Wohnbautätigkeit. Die Autobahn bildet heute die östliche Grenze des Ortsteiles Burgdamm. Nach Norden hin fließt die Wohnbebauung fast unmerklich in die ländlichen Bezirke der niedersächsischen Randgemeinden über. Lesum hat sich bis heute seinen Charakter als bevorzugter Wohnbezirk bewahrt, der auch weiterhin erhalten bleiben soll, besonders in dem Gebiet zwischen der Eisenbahn und der Lesum. Nördlich der Eisenbahn entwickelt sich vereinzelt Kleingewerbe, das sich aber unauffällig in das allgemeine Ortsbild einfügt.



Abb. XVII 1 Gerichtsgebäude, Lesum, 1913/14
Entwurf Joh. Friedr. Behrens

Zwischen Lesum und St. Magnus erstrecken sich als Ausläufer der großen Bauernwälder des niedersächsischen Platjenwerbe die herrlichen Parkanlagen des Altersheimes Blumenkamp und des ehemaligen Knoop'schen Parkes. Sie sind heute als städtischer Besitz der Öffentlichkeit zugänglich. Vom steilen Lesumufer im Knoop'schen Park geht der Blick weit über das Werderland bis an die oldenburgischen Geesthöhen bei Delmenhorst und an die dunstverhangene Silhouette der bremischen Häfen. Die Aufteilung dieses herrlichen



Abb. XVII 2 Volksschule Vegesack, 1907
Architekten BDA Abbehusen † und Blendermann †

[2]) Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", Seite 428/29, 480—488

Parkes nach dem Abbruch des Schlosses wurde in letzter Stunde nur durch das Eingreifen der Stadtgemeinde Bremen verhindert und so der Bevölkerung ein landschaftliches Kleinod erhalten.
Während das Ortsamt Burglesum nördlich der Lesum eine im wesentlichen gleichartige reizvolle Wohngegend darstellt, bietet das Ortsamt Vegesack das Bild einer Kleinstadt mit allen Vorzügen und Schwächen. Der Stadtkern des altbremischen Vegesack bot für die größere Industrie keinen Raum mehr, so daß sie sich in den angrenzenden preußischen Nachbargemeinden ansiedelte.
Die alten Gemeindegrenzen, die bis 1888 auch gleichzeitig Zollgrenzen waren, verhinderten eine organische Entwicklung. Die Kanalisation und die übrigen Versorgungsleitungen erfaßten nur einen kleinen Teil des Gebietes. Außerhalb Vegesacks gab es bis zur Eingemeindung lediglich im Ortsteil Grohn ein recht unvollkommenes Kanalnetz, das erst in den Jahren 1936 bis 1939 beim Bau der Kasernen erweitert wurde.
Aumund, das die Stadt Vegesack fast völlig umschließt, hatte so gut wie keine öffentlichen Versorgungsleitungen. Es hat sich dort kein städtebaulicher Schwerpunkt gebildet. Die steuerliche Kraft dieser Gemeinde war gering, der größte Steuerzahler, der Bremer Vulkan, hatte seinen Geschäftssitz in Vegesack. Noch heute leidet die Verwirklichung einer großzügigen Planung unter den alten Gemeindegrenzen und dem Fehlen einer frühzeitigen übergebietlichen Planung. So führt z. B. keine der Hauptstraßen des alten Aumund unmittelbar in das von jeher bestehende Wirtschaftszentrum Vegesack hinein.
An bedeutenden öffentlichen Bauten sind in Vegesack in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts die Volksschule (Abb. XVII 2), die Erweiterung des früheren Realgymnasiums – heute

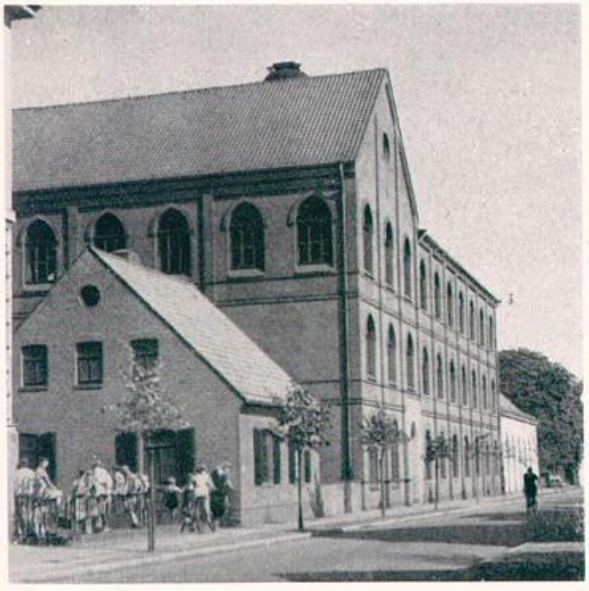


Abb. XVII 3 Gerhard-Rohlfs-Schule, Vegesack, 1936
Architekt BDA Dipl.-Ing. Becker-Sassenhof

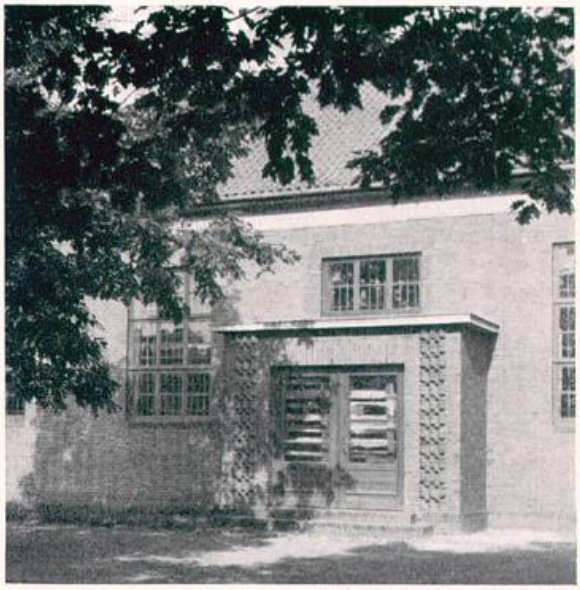


Abb. XVII 4 Turnhalle Aumund, 1938/39
Gemeindebauamt Aumund

Gerhard-Rohlfs-Schule (Abb. XVII 3) – entstanden. In Aumund wurde bei der Volksschule an der Schillerstraße im Jahre 1928 die Gemeindeturnhalle (Abb. XVII 4) erbaut. Erst im Jahre 1936 war die Gemeinde in der Lage, durch Erwerb und Umbau des ehemaligen Johann Lange'schen Gutes, sich ein Rathaus (Abb. XVII 5) zu schaffen, in dem heute das Bauamt Bremen-Nord untergebracht ist.
Während die organische Entwicklung des Wirtschaftsgebietes Vegesack-Grohn-Aumund durch die Gemeindegrenzen stark behindert wurde, konnte sich das Wirtschaftsgebiet der früheren Kreisstadt Blumenthal wesentlich kräftiger und gesunder entwickeln. Von Vegesack und Aumund durch Parkanlagen und den Löhwald getrennt, die auch hier als Ausläufer der natürlichen Landschaft zwischen den Ortschaften bis an die Weser



Abb. XVII 5 Bauamt Bremen-Nord, Umbau 1935/36
Gemeindebaumeister E. Fitschen

durchstoßen, entwickelten sich westlich des Auetales große wassergebundene Industriebetriebe. Im dritten Viertel des vorigen Jahrhunderts wurde die Bremer Wollkämmerei gegründet, die Blumenthal bis auf den heutigen Tag sein wirtschaftliches und bauliches Gepräge gegeben hat. Stromabwärts entstanden Schiffs- und Bootswerften an der Weser.

Man kann an der lebhaften baulichen Entwicklung Blumenthals nicht vorübergehen, ohne dabei seines Gemeindebaumeisters Michael Fischer, des späteren Leiters des Bauamtes Bremen-Lesum, zu gedenken, der in einer mehr als ein Vierteljahrhundert währenden Amtstätigkeit auf allen Gebieten in der Planung, im Hoch- und Tiefbau, im öffentlichen und im privaten Bauwesen (Abb. XVII 6) entscheidend mitwirkte.

Eine ganze Reihe großer öffentlicher Bauten verdankt die Gemeinde Blumenthal vor allem dem Bürgermeister Kürten. An Stelle des alten, den Anforderungen der aufstrebenden Gemeinde nicht mehr genügenden Rathauses ließ er das jetzige Blumenthaler Rathaus (Abb. XVII 7) errichten, das im Jahre 1910 seiner Bestimmung übergeben wurde. Das machtvollste Bauwerk ist der das ganze Ortsbild beherrschende städtebaulich gut eingefügte Wasserturm (Abb. XVII 8). In seiner unmittelbaren Nähe sollte das Verwaltungszentrum Blumenthals entstehen. Die



Abb. XVII 6 Wohnhaus, 1914
Architekt Baurat a. D. M. Fischer



Abb. XVII 7 Rathaus Blumenthal, 1910
Architekten BDA Abbehusen † und Blendermann †



Abb. XVII 8 Wasserturm Blumenthal, 1928
Architekt Baurat a. D. M. Fischer



Abb. XVII 9 Mittelschule Blumenthal, 1905/34
Architekten BDA Abbehusen † und Blendermann †
und Baurat a. D. M. Fischer



Abb. XVII 10 Sparkasse Blumenthal, 1930
Architekt Baurat a. D. M. Fischer



Abb. XVII 11 Feuerwache Blumenthal, 1935
Architekt Baurat a. D. M. Fischer

Ansätze hierfür waren bereits durch die Erweiterung der Mittelschule (Abb. XVII 9) gegeben; der Krieg hat diese Entwicklung unterbrochen. Auch die Schillerschule, die Sparkasse (Abb. XVII 10), die Feuerwache (Abb. XVII 11), die katholische Kapelle in Rönnebeck sind Kürtens Werke. Erhebliche Teile der Stadterweiterung und der Wohnsiedlung (Abb. XVII 12 und 13) sind unter seiner Mitwirkung entstanden. Auch Blumenthal hat wie Vegesack einen allerdings großzügiger entwickelten Stadtkern und ihm nach Nordwesten und Norden vorgelagert noch fast ländliche Wohnbezirke.

Der Stadtteil Bremen-Nord ist den heutigen städtebaulichen Grundsätzen entsprechend nahezu ideal gegliedert. Wohnflächen und Industrieflächen stehen in gut abgewogenem Verhältnis zueinander. Die Wege zwischen Arbeitsstätte und Wohnung sind überall verhältnismäßig kurz. Die Bebauung ist im wesentlichen weiträumig und von öffentlichen oder privaten Grünflächen durchsetzt.

Obwohl auch Bremen-Nord Bombenangriffe erlebt hat, waren in dem weitläufigen Gebiet nur geringe Schäden entstanden, die in verhältnismäßig kurzer Zeit behoben wurden. Gegenüber dem schwer getroffenen Bremen galt daher Bremen-Nord nach dem Kriege als die „Friedensinsel". Trotzdem waren die Verhältnisse nach dem Kriege außerordentlich schwierig, da Bremen-Nord das Auffanggebiet für „ausgebombte" Bremer und für die Flüchtlinge wurde, die von Bremen nach dem Kriege aufgenommen wurden. Im Wohnungs-, Schul- und Gesundheitswesen entstanden auch hier untragbare Verhältnisse.



Abb. XVII 12 Wohnhäuser Blumenthal, Kirchenstr., 1926
Architekt Baurat a. D. M. Fischer



Abb. XVII 13 Wohnhäuser Blumenthal, Allmersstraße
Architekt Baurat a. D. M. Fischer

Ortsteile	1939	1945	1946	1947	1948	1949	1950
Burglesum	10 000	14 035	15 939	15 968	16 896	16 925	18 278
Vegesack	21 094	24 440	28 611	29 190	30 494	30 715	31 858
Blumenthal-Farge	19 058	19 138	23 115	23 205	24 177	24 562	25 946
Gesamt:	50 152	57 613	67 665	68 363	71 567	72 202	76 082

Die vorstehenden Zahlen geben ein klares Bild über die sprunghafte Bevölkerungszunahme bei gleichgebliebenem Wohnraum.

Ebenso wie in den zerstörten Gebieten der Kernstadt Bremen besteht in Bremen-Nord ein großer Nachholbedarf. Den ländlichen Gebieten, die durch die Eingemeindung im Jahre 1939 zum Stadtgebiet erklärt wurden, fehlen fast alle technischen Voraussetzungen einer modernen städtischen Entwicklung. An Stelle der alten preußischen Landbauordnung trat die bremische Bauordnung, die naturgemäß von anderen Voraussetzungen ausgehen mußte. Bremen sah sich deshalb nach der Währungsreform gezwungen, erhebliche Mittel für den Ausbau von Straßen und Versorgungsleitungen sowie für den Bau von Schulen und Einrichtungen des Gesundheitswesens bereitzustellen, um schwere gesundheitliche Gefahren zu vermeiden. In den Haushalt der Stadtgemeinde Bremen wurden in den Jahren 1947 bis 1951 für den Stadtteil Bremen-Nord fast 23 000 000 DM eingesetzt.

Das Bauamt Bremen-Nord ist eine Zusammenfassung der früheren Gemeindebauämter. Wie notwendig die Schaffung des Bauamtes als „Außenstelle der bremischen Bauverwaltung" war, mag durch den Hinweis unterstrichen werden, daß die Straßenbrücke in Burg als „Eingang nach Bremen-Nord" vom Marktplatz der Stadt Bremen etwa ebensoweit entfernt liegt wie die Mitte der Stadt Delmenhorst.

Als erster größerer Schulneubau und als ein interessanter Versuch entstand die Notschule in Bremen-Grambke (Abb. XVII 14), nachdem bereits vor der Währungsreform unter schwierigsten Geld- und Materialverhältnissen eine kleine dreiklassige Schule in Bockhorn, die später durch ein Wohnhaus mit zwei Lehrerwohnungen in ihrer Lage ergänzt wurde, gebaut worden war.

In kurzer Folge wurden die Erweiterung der Volksschule St. Magnus (Abb. XVII 15) und die Volksschulen Borchshöhe (Abb. XVII 16) und Burgdamm fertiggestellt. Im Jahre 1950 wurde die neuerrichtete Turnhalle der Volksschule an der Blumenstraße (Abb. XVII 17) in Bremen-Blumenthal ihrer Bestimmung übergeben.



Abb. XVII 15 Volksschule St. Magnus, 1949/50
Bauamt Bremen-Nord

Für das Gesundheitswesen wurden ebenfalls erhebliche Mittel verwandt. Das frühere Kreiskrankenhaus in Blumenthal, aus dem Jahre 1908, das 1935 erstmalig erweitert wurde, mußte nochmals um einen Ostflügel (Abb. XVII 18) vergrößert werden. Dazu entstand eine kleine Kinderklinik (Abb. XVII 19) für ansteckende Krankheiten, die nach modernsten medizinischen Grundsätzen eingerichtet wurde. Zwei Bauten größeren Umfanges wurden an private Architekten vergeben, die Erweiterung des Hartmannstiftes (Architekt BDA Becker-Sassenhof) (Abb. XVII 20) und ein neues Dienstgebäude für



Abb. XVII 14 Notschule Grambke, 1949
Bauamt Bremen-Nord

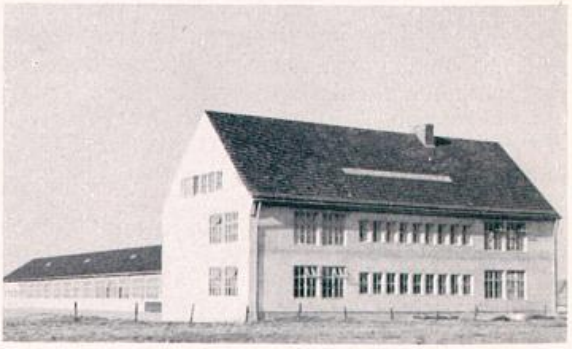


Abb. XVII 16 Volksschule Aumund, Borchshöhe, 1949/50
Bauamt Bremen-Nord



Abb. XVII 17 Turnhalle, Blumenthal, 1950
Bauamt Bremen-Nord



Abb. XVII 18 Krankenhaus Blumenthal
Anbau Ostflügel, 1949/50
Bauamt Bremen-Nord



Abb. XVII 19 Kinderklinik Blumenthal, 1949/50
Bauamt Bremen-Nord



Abb. XVII 20 Anbau Krankenhaus Vegesack
(Hartmannstift), 1949/50
Architekt BDA Dipl.-Ing. Becker-Sassenhof

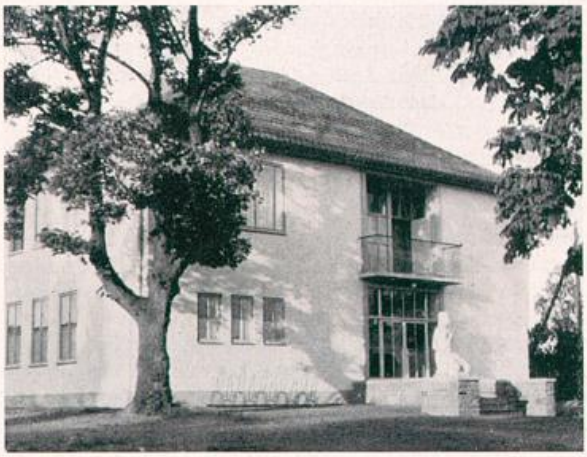


Abb. XVII 21 Gesundheitsamt Bremen-Nord, 1949/50
Architekt BDA Dipl.-Ing. R. Störmer



Abb. XVII 22 Arbeitsamt Bremen-Nord, 1949/50
Architekt BDA Dipl.-Ing. R. Störmer

das Gesundheitsamt (Abb. XVII 21) in Bremen-Aumund (Architekt BDA R. Störmer). Zwischen Vegesack und Blumenthal entstand an der Hauptverkehrsader in Aumund, der Lindenstraße, ein neues Arbeitsamt (Abb. XVII 22), das eine städtebaulich und architektonisch glückliche Gestaltung erfahren hat (Architekt BDA R. Störmer).
Während diese Bauten für jedermann sichtbar die Arbeit und den Aufbauwillen der Bauverwaltung dokumentieren und dementsprechend Beachtung finden, bleiben die auf und unter der Erdoberfläche verarbeiteten Geldmittel und Materialien nach kurzer Zeit bereits unbeachtet und werden als Selbstverständlichkeit hingenommen. Dabei sind gerade auf diesem Gebiet beachtliche Leistungen vollbracht. Die Steigerung des Straßenverkehrs und der rasche Zuwachs an Wohnungsbauten forderten gebieterisch den Ausbau sowohl der Verkehrs- und der Wohnstraßen als auch des Kanalnetzes. Die bei Kriegsende katastrophalen Verkehrsverbindungen zwischen Bremen und Bremen-Nord wurden durch die wechselseitigen Anstrengungen der Bremer Vorortbahn-Gesellschaft GmbH. und der Bundesbahn – teilweise im scharfen Konkurrenzkampf – im Laufe weniger Jahre wesentlich verbessert. Zwischen Lesum und Vegesack wurde die Heerstraße um eine volle Spurbreite verbreitert. Der seit Jahrzehnten geplante, bis zur Eingemeindung durch die Gemeindegrenzen und danach durch den Krieg verhinderte Ausbau der Bremer Straße in Vegesack konnte endlich in Angriff genommen und fertiggestellt werden. Als Voraussetzung hierfür mußte zunächst die Nordstraße in Grohn leistungsfähig ausgebaut werden. Trotz dieser Verbesserungen sind weitere Planungen großen Umfanges notwendig. Hierzu gehören vor allem die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Vegesack und die Umgehung des Ortskernes von Lesum.
Neben dem Straßenbau ist die Herstellung eines einwandfreien Kanalnetzes eine grundlegende Vorbedingung für den weiteren Ausbau des gesamten Gebietes. Das übernommene Kanalnetz ist außerordentlich lückenhaft. Das Blumenthaler Netz ist, soweit vorhanden, gut. Das Kanalnetz von Vegesack ist veraltet. In Grohn sind zwei getrennte Netze vorhanden. In Lesum wurde erst kurz vor Ausbruch des Krieges beim Bau der Kaserne, die heute die Anstalt Friedehorst beherbergt, der Anfang zu einem Kanalnetz gemacht. Zwar war vorgesehen, dem Kanalnetz ausreichende Kläranlagen vorzuschalten, sie sind aber nicht fertiggestellt worden, so daß heute fast sämtliche Abwässer aus Bremen-Nord so gut wie ungeklärt in die Lesum und Weser abgeführt werden. Es liegt auf der Hand, daß dieses Problem besonders schwerwiegend für die Entwicklung des Stadtteiles ist. Daher wurde Prof. Dr. Kehr, Hannover, der bereits im Jahre 1939 ein wasserwirtschaftliches Gutachten für das Gebiet im Auftrage des damaligen Planungs-Verbandes Unterweser-Lesum abgegeben und die Planung für ein Kanalsystem in Lesum und St. Magnus ausgearbeitet hatte, mit der Bearbeitung dieses Projektes erneut beauftragt. In den Wohnstraßen der Ortsteile Lesum und St. Magnus hat heute jedes Haus seine Wasserversorgung aus eigenem Brunnen und einen Versickerungsschacht für die Abwässer, der bis in die grundwasserführenden Sandschichten hinabreicht. Welche gesundheitlichen Gefahren hierdurch entstehen können, braucht nicht erörtert zu werden. Seit Kriegsende wurden vorerst die bestehenden Kanalnetze um 14,3 km erweitert. Je mehr sich jedoch das Kanalnetz ausdehnt, desto dringender wird der Bau ausreichender Kläranlagen.
Ein besonderer Abschnitt muß dem Wohnungsbau gewidmet werden. Bis zur Eingemeindung bauten Gemeinden und Kreis je nach ihrer finanziellen Lage ihre Wohngebiete aus. Auch hier ist es vor allem Blumenthal, das bis zum Jahre 1931 Erhebliches leistete. Erst kurz vor Ausbruch des Krieges setzte erneut eine gesteigerte Bautätigkeit ein, die jedoch durch den Krieg wieder abgeschnitten wurde.
Seit 1945 wird eine das gesamte Gebiet erfassende Statistik geführt. Sie zeigt, wie durch die Zusammenfassung der Einzelgemeinden zu einem organischen Ganzen eine größere Leistung erreicht wurde. Insgesamt sind in dem Stadtteil Bremen-Nord nach 1945 ca. 3150 Wohnungen geschaffen worden.
Die wichtigsten Bauträger sind neben der Stadt Bremen und den privaten Bauherren die staatlich geförderten gemeinnützigen Wohnungsbauunternehmen wie die „Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgenossenschaft Bremen-Nord eGmbH.", Bremen-Nord (Ge-Wo-Sie), die „Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft mbH." (Ge-Wo-Ba) und die „Bremische Bau- und Siedlungsgesellschaft mbH." (Bre-Bau).
Die Bauverwaltung entwickelte zwei Haustypen. Ein Typ wurde als Einfamilienhaus (Abb.



Abb. XVII 23 Einfamilienhäuser Farge, Feldstraße, 1949
Bauamt Bremen-Nord



Abb. XVII 24 Wohnhäuser Blumenthal
Schwaneweder Straße, 1949
Bauamt Bremen-Nord



Abb. XVII 25 Wohnhäuser Blumenthal
Am Rüdelskamp, 1949/50
Bauamt Bremen-Nord

XVII 23) mit Einliegerwohnung gebaut. Die im Dachgeschoß untergebrachte Wohnung kann bei Besserung des Wohnungsmarktes ohne Schwierigkeiten der Erdgeschoßwohnung hinzugefügt werden. Besonderer Wert wurde auf die vollkommene Trennung der Wohnungseingänge gelegt, die an den beiden entgegengesetzten Längsseiten des Hauses liegen. Der zweite Typ (Abb. XVII 24 und 25) lehnt sich an das Bremer Einfamilienhaus an. Hierbei wurde auch an die Möglichkeit des Einzelverkaufs der Hausgrundstücke gedacht.

Die Industriewerke in Bremen-Nord sind zusammen mit den übrigen bremischen Werken in dem Abschnitt III, Bremische Industrie, näher behandelt. Ein bedeutendes, nicht zur industriellen Produktion zählendes Werk, das Kraftwerk Unterweser der Nordwestdeutschen Kraftwerke AG., Hamburg, soll an dieser Stelle gewürdigt werden. Es liegt in der Nordwestecke von Bremen-Nord und ist mit seinen beiden fast 100 m hohen Masten der Weserkreuzung und seinen 90 m hohen Schornsteinen bestimmend für das Landschaftsbild bei Farge (Abb. XVII 26). Das 1923 erbaute Kraftwerk

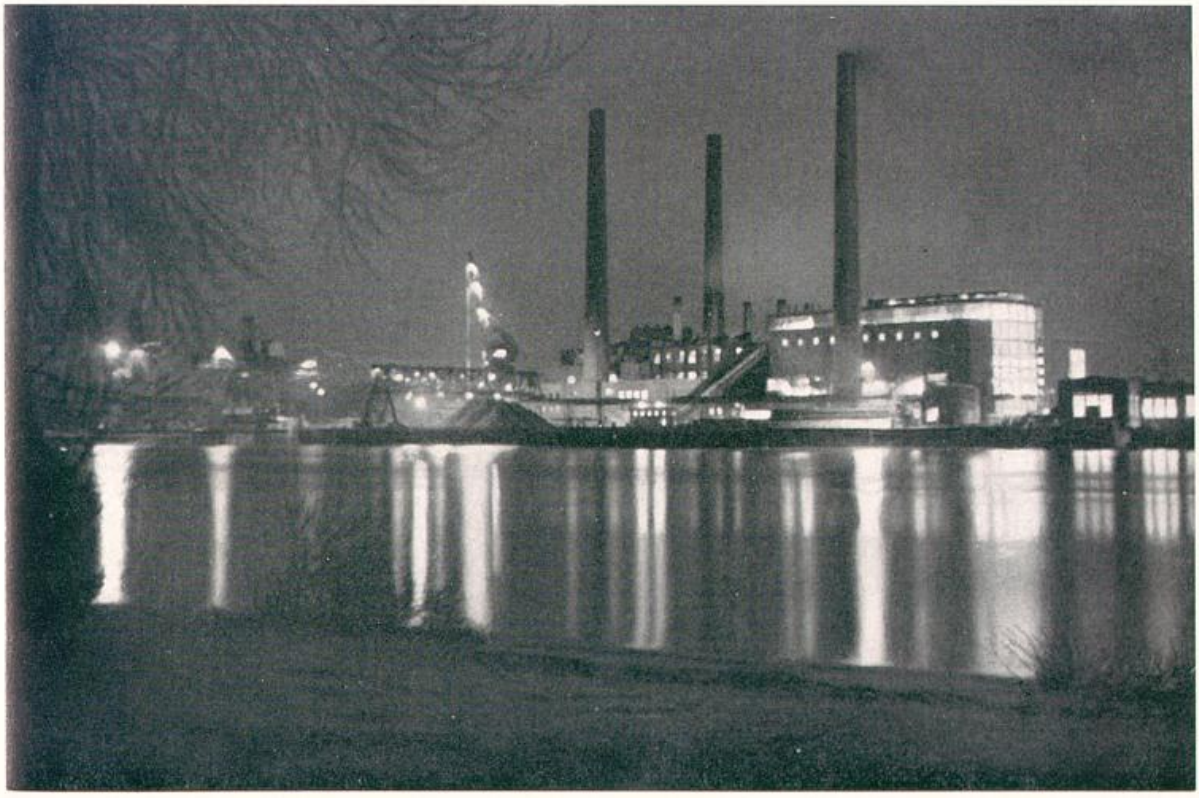


Abb. XVII 26 Kraftwerk Unterweser, Farge

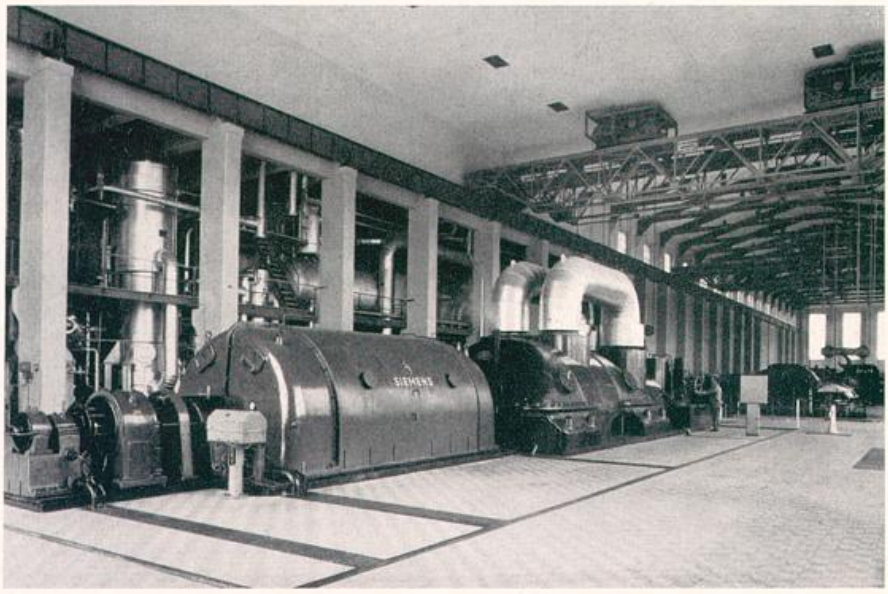


Abb. XVII 27 Kraftwerk Unterweser, Blick in die Maschinenhalle

ist entsprechend der Steigerung des Kraftbedarfs fünfmal erweitert worden. Die zur Zeit in Ausführung begriffene Erweiterung soll die installierte Leistung auf 210 000 kW erhöhen. Die in Stahlbeton mit Ziegelausmauerung hergestellten, auf 12 m langen Stahlbetonpfählen ruhenden Gebäude haben einen umbauten Raum von etwa 350 000 cbm. Im Kraftwerk werden täglich 600 bis 800 t Kohle in Kilowattstunden umgewandelt. An der eigenen Hafenanlage, die mit drei Kohlenkranen von 200 t stündlicher Verladeleistung ausgerüstet ist, können Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 7 m anlegen. Zur Kondensierung des Dampfes in den Turbinen (Abb. XVII 27) werden täglich 500 000 cbm Wasser der Weser entnommen und nach Aufwärmung um 4 bis 5° wieder zugeführt. Vom Kraftwerk Unterweser wird im wesentlichen das Gebiet zwischen Elbe und der holländischen Küste in einer Breite von ca. 120 km – von der Nordseeküste aus gerechnet – mit Strom versorgt. Im Jahre 1951 wurden fast 400 Millionen Kilowattstunden erzeugt. Mit den Stadtwerken Bremen bestehen seit Jahren Stromaustauschverträge.

Bremen-Nord stellt auch heute noch, trotz seiner starken baulichen Entwicklung in den letzten 25 Jahren, eine Garten- und Parklandschaft von großer Schönheit dar. Überall rahmen Grünflächen, sei es als landwirtschaftlich oder gärtnerisch genutztes Gelände oder als öffentlicher Park, die Wohngebiete ein oder durchsetzen als große Gartenflächen innerhalb der Baublöcke die Ortskerne. Entlang der Lesum und Weser erstrecken sich Wanderwege, öffentliche und private Parks. In Knoops Park, im Stadtgarten Vegesack, in Blumenthal an der Baars

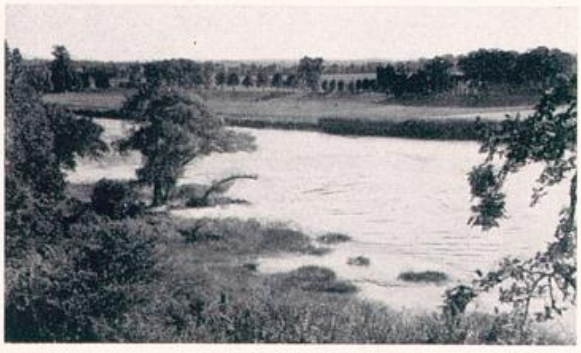


Abb. XVII 28 Lesumufer, St. Magnus



Abb. XVII 29 Stadtgarten Vegesack
Wiederherstellung 1949, Bauamt Bremen-Nord



Abb. XVII 30 Dillener Park, Rönnebeck
Wiederherstellung 1949, Bauamt Bremen-Nord



Abb. XVII 31 Jugendheim Farge, 1938/39
Entwurf Prof. Scotland †, Bremen

Plate und in Rönnebeck am Dillener Park ist immer wieder die „Stadt" aufs lebendigste mit der „Landschaft" und mit dem lebenspendenden Strom verknüpft (Abb. XVII 28). In den zwanziger Jahren legte Vegesack den Stadtgarten mit der Strandstraße an (Abb. XVII 29).

Die schreckliche Not in den brennstoffarmen Nachkriegsjahren verwüstete alle öffentlichen Wälder und Parkanlagen. Fast zwei Drittel des gesamten Baumbestandes wanderten während des harten Winters 1946/47 in die Öfen der frierenden Bevölkerung. Erst allmählich gewöhnte man sich daran, die Parkanlagen wieder zu pflegen und zu schonen. Ein besonders krasses Beispiel dieses Raubbaues ist der vorgenannte Dillener Park in Rönnebeck (Abb. XVII 30), der Ende des Krieges zwar durch die Eingänge zusammenstürzender LS-Stollen verwüstet, aber noch mit gutem Baumbestand bewachsen war. In kürzester Zeit war der Steilhang seines schützenden Bewuchses beraubt und weiterer Zerstörung durch Wind und Wetter ausgesetzt. Mit ganz erheblichem Aufwand wurde hier wieder eine besonders reizvolle Anlage geschaffen. Auch der nördliche Teil des Knoop'schen Parkes in St. Magnus, der Löh in Blumenthal und vor allem die Abhänge des Beeke- und Auetales rund um die Sportplatzanlagen von Burgwall in Blumenthal wurden wieder aufgeforstet. Tausende junger Bäume und Sträucher sind hier neu gepflanzt und werden in nicht allzu ferner Zeit wieder ein Schutz für die Abhänge und eine Zierde für die Landschaft sein. Der überwiegende Teil der gärtnerischen Arbeiten wurde im Rahmen von Notstandsarbeiten ausgeführt.

Einen wesentlichen Bestandteil der Grünflächen bilden die Sportplatzanlagen und Kinderspielplätze (Abb. XVII 31), die in allen Ortsteilen weiter ausgebaut wurden.

Bremen-Nord ist ein klarer und eindringlicher Beweis dafür, daß nur durch Planung in größerem Rahmen, durch Zusammenfassung aller Kräfte, größere Leistungen erreicht werden können. Was die Vielzahl kleiner Gemeinden trotz ihrer schon im Jahre 1936 unternommenen Zusammenfassung zu einem Zweckverband nicht erreichen konnte, ist nach dem Kriege in erstaunlich kurzer Zeit unter der einheitlichen bremischen Verwaltung möglich geworden.

Haslob

XVIII

VERSORGUNGSBETRIEBE

a) Kanalisation und Abfuhrwesen

a) Kanalisation

Die nachstehenden Ausführungen machen es sich zur Aufgabe, die besondere Eigenart der bremischen Kanalisation und Abwasserbeseitigung, wie sie durch Bremens topographische Situation bedingt ist, und die Entwicklung in den letzten fünf Jahrzehnten zu schildern.
Eine kurze Würdigung des hohen Standes handwerklicher Leistungen unserer Vorfahren mag als Einleitung dienen.
Die Große Balge, — die Kleine Balge und die Klosterbalge waren die natürlichen Vorfluter eines der ältesten Teile der bremischen Altstadt, der auf der nach der Weser hin abfallenden Dünenseite liegt. Diese offenen Gewässer waren die ersten, die kanalisiert wurden. Im Sommer 1950 mußte ein Teil des Großen Balgekanals im Zuge des Wiederaufbaues Bremens beseitigt werden. Abb. XVIII a 1 veranschaulicht den Querschnitt des noch im besten baulichen Zustand vorgefundenen ältesten bremischen Kanals. Ein Originalmodell dieses 1836 verlegten Kanals ist auf dem Lagerplatz des Amtes für Kanalisation und Abfuhrwesen aufgestellt.
Am Ende des vorigen Jahrhunderts waren fast alle stadtbremischen Straßen mit unterirdischen Kanälen versehen, die die häuslichen Abwässer (ohne Fäkalien) zusammen mit dem Regenwasser aufnahmen. Auf Grund des Gesetzes betreffend die Verpflichtung der Hauseigentümer zur Einrichtung von Spülaborten vom Jahre 1903 mußten auch diese an das Kanalnetz angeschlossen werden. Bei der Fortführung der Abwässer aus dem städtischen Bereich traten hierbei Mißstände auf, die zu Beginn dieses Jahrhunderts die entscheidende Entwicklung der bremischen Kanalisation auslösten.

Zustand vor der Generallösung

Die Abwasserbeseitigung erfolgte noch im Jahre 1910 auf folgende Weise:
Am linken Weserufer wurden die Abwässer durch eine in der Nähe des Hakenburger Sees gelegene Pumpstation in einem Eisenbetonkanal von 120/96 cm Abmessung in die Weser etwa gegenüber der Einfahrt zum Überseehafen gefördert. Diese Pumpstation war aber nicht in der Lage, größere Regenmengen aufzunehmen. Die Folge waren häufige Kellerüberschwemmungen

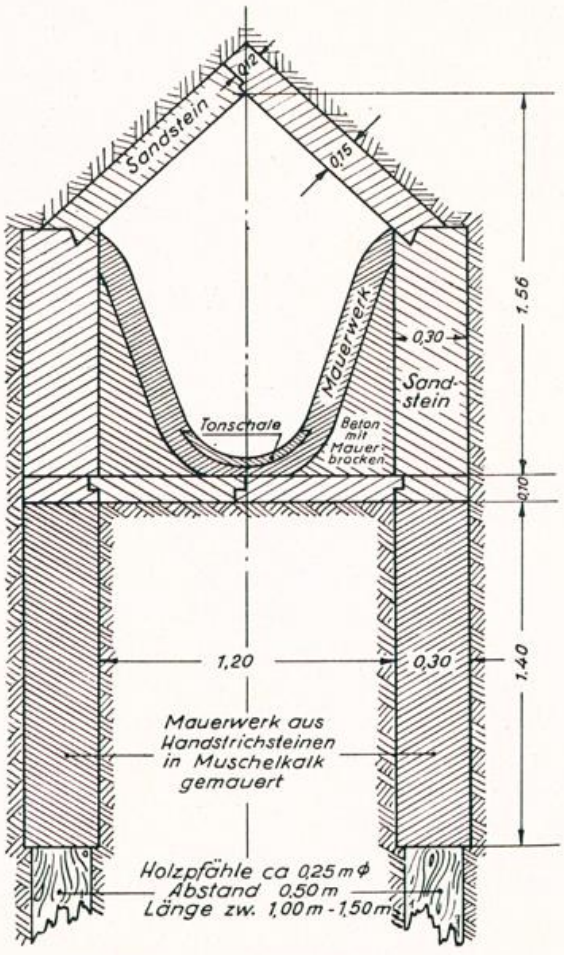


Abb. XVIII a 1 Der alte Balge-Kanal, 1836

und die übermäßige Beanspruchung des Hakenburger Sees durch die Notauslässe.
Auf dem rechten Weserufer flossen die Abwässer aus dem Gebiet zwischen Hamburger Eisenbahndamm und der Weser einerseits und der Grenzstraße und Sebaldsbrück andererseits dem offenen Hemmgraben zu und wurden an seiner Mündung in die Kleine Wümme durch eine Pumpstation auf sechs Absitzbecken von je 175 m Länge und 20 m Breite gedrückt, wo sie etwa $^2/_3$ der im Abwasser enthaltenen Schwebestoffe verloren, ehe sie der Kleinen Wümme und dem Maschinenfleet zugeführt wurden. Im Winter wurden sie ungereinigt zu Überstauungen von Ländereien des Oberblocklandes verwandt.
Trotz dieser Vorbehandlung ließ es sich nicht vermeiden, daß die genannten Wasserzüge, denen bei Regengüssen die Abwässer aus dem Hemmgraben ungereinigt zugeleitet werden mußten, allmählich immer mehr verschmutzten. Außerdem verursachte die Unterbringung der aus den Absitzbecken herausgeholten großen Schlamm-Mengen zunehmend Schwierigkeiten.
Als Kuriosum mag erwähnt werden, daß die Torfschiffer, die zur Herbstzeit ihren Torf zum Torfbassin brachten, sich bereit erklärten, den Schlamm auf ihrer leeren Rückfahrt unter Zuschuß von 0.50 Mark für das cbm als Dünger für ihre Ländereien zu übernehmen. Ein Zufall führte zu der Entdeckung, daß manche von ihnen, sobald sie außer Sichtweite des Pumpwerks waren, den Schlamm über Bord in die Kleine Wümme schütteten, um sich dann für das eingenommene Geld anderen Dünger zu kaufen.
Aus dem nordwestlich angrenzenden Waller Entwässerungsgebiet flossen die Abwässer, die zum Teil aus den industriellen Anlagen des Hafengebietes stammten, ungereinigt in verschiedenen Abflußgräben dem Maschinenfleet zu und trugen damit zur weiteren Verschmutzung der Wasserzüge bei. An jedem wärmeren Tage entstanden üble Gerüche; auch der Wassersport litt unter diesen Verhältnissen.
Im Jahre 1907 wurde folgender Plan für die Abwasserbeseitigung aufgestellt:
Die Kanalwässer auf dem linken Weserufer sollten in einer Pumpstation gesammelt und auf Rieselfeldern in der Nähe von Delmenhorst untergebracht werden. Auf dem rechten Weserufer sollten die Abwässer an mehreren Stellen durch Pumpen in einen offenen Graben gehoben werden, der längs der Kleinen Wümme und des Maschinenfleetes weserabwärts führen sollte, um dann an einer geeigneten Stelle nach Durchlaufen von Absitzbecken der Weser zugeführt zu werden.

Die Generallösung

Der im Jahre 1911 von der neugebildeten Tiefbauinspektion III (dem späteren Kanalbauamt, jetzt Amt für Kanalisation und Abfuhrwesen) aufgestellte Entwurf für „den weiteren Ausbau der bremischen Kanalisation und die Neuregelung der Abwasserbeseitigung" erstrebte eine umfassende und endgültige Regelung zur Fortschaffung der Abwässer aus den Stadtgebieten. (Verhandlungen von Senat und Bürgerschaft vom 7. Oktober 1911.)
Nach diesem Plan werden die Abwässer an mehreren Tiefpunkten des Kanalnetzes nach vorheriger Befreiung von den groben Sink- und Schwimmstoffen in vorgeschalteten Sandfängen, Grobrechen und Rienschen Scheiben in Pumpwerken gesammelt und durch Druckrohrleitungen bei Mittelsbüren in die Weser gedrückt. Die Druckrohrleitungen erhielten dabei eine Länge bis zu 12,5 km.
Für die „Generallösung" waren folgende Erwägungen maßgebend:
Die Weser führt soviel Oberwasser, daß die in die Weser geleiteten bremischen Abwässer auch beim geringsten Oberwasserzufluß noch eine ca. 100fache Verdünnung erfahren. Dazu kommt noch folgender günstiger Umstand: Durch die Wirkung von Ebbe und Flut werden regelmäßig große Wassermengen wie in einer großen Wanne unter ständigem Oberwasserzufluß hin und her bewegt, so daß die zugeführten Abwässer hinreichend mit sauerstoffgeschwängerten Wasserteilen in Berührung kommen. Die Weserwassermengen sind seit 1911 durch die weitere Vertiefung und Verbreiterung der Weser noch erheblich vermehrt worden, so daß es unbedenklich wäre, noch weit größere Abwassermengen auf diesem einfachen und radikalen Wege der Weser zur Verarbeitung anzuvertrauen.
Die Hauptentwässerungsgebiete sind zur Zeit (Abb. XVIII a 2):

1. Das Hemmgrabengebiet, umfassend das Stadtgebiet von Walle bis Hastedt einschl. Utbremen und Schwachhausen mit dem Hauptpumpwerk 1 an der Bayernstraße;
2. Das Piepengrabengebiet, umfassend die Vorstädte Gröpelingen, Grambke und Oslebshausen mit dem Hauptpumpwerk 2 an der Ritterhuder Heerstraße;
3. Das Gebiet linkes Weserufer mit dem Hauptpumpwerk 3 an der Warturmer Heerstraße;
4. Das Gebiet des Industrie- und Handelshafens (10) mit dem Pumpwerk 10 an der Industriestraße;
5. Das Vahrer Gebiet (4), umfassend Horn, Lehe, Sebaldsbrück, Osterholz und Hemelingen mit dem Pumpwerk 6 an der Achterstraße;
6. Einzugsgebiet Am Krimpel (12) mit Erweiterungsmöglichkeit in Richtung Arsten und Habenhausen mit Pumpwerk 12 Am Krimpel.

Beim Hauptpumpwerk 1 ist außer der nach Mittelsbüren führenden flußeisernen Doppelleitung von 1200 mm ⌀ noch eine Eisenbeton-Druckrohrleitung von 1,5 km Länge und 1300 mm ⌀ bis zur Kleinen Wümme verlegt, so daß es möglich ist, die Waller, Utbremer, Blocklander Feldmark und das

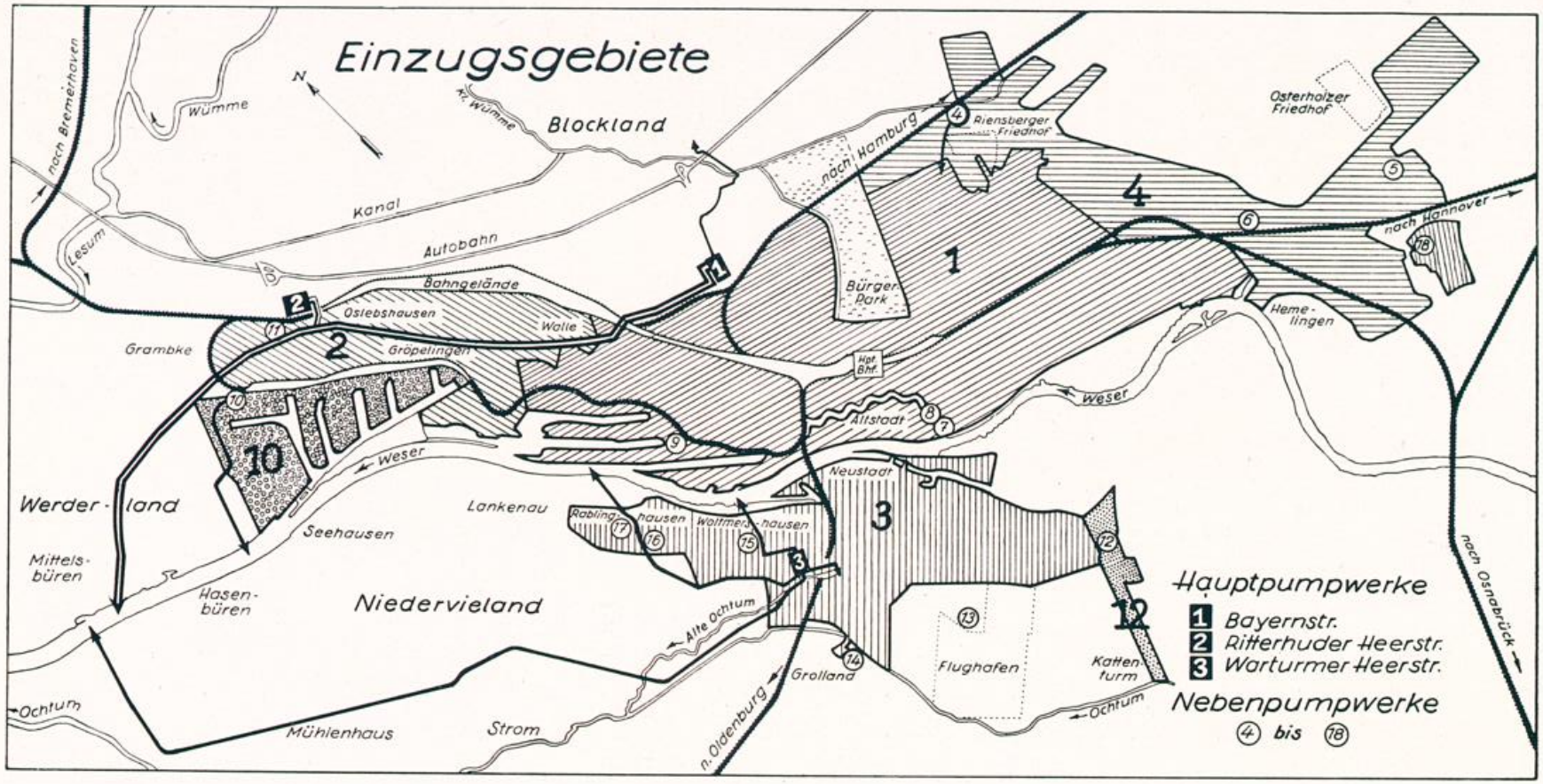


Abb. XVIII a 2 Einzugsgebiete für die stadtbremische Kanalisation

Lehesterfeld mit Kanalwasser zu überstauen. Außerdem kann durch diese Leitung bei starken Regengüssen das stark verdünnte Kanalwasser mittels einer Schöpfpumpe von 2 cbm/sec Leistungsfähigkeit unmittelbar in die Kleine Wümme gedrückt werden.

Ebenso ist das Hauptpumpwerk 3 außer der nach Hasenbüren führenden flußeisernen Leitung von 1100 mm ⌀ durch eine Eisenbeton-Druckrohrleitung von 1300 mm ⌀ mit der Weser verbunden. Durch diese Leitung kann mittels einer Pumpenleistung von ebenfalls 2 cbm/sec bei starkem Regen das Kanalnetz sowohl nach dem Hakenburger See als auch nach der Weser entlastet werden. Außerdem ermöglicht die Leitung, bei hohen Ochtumwasserständen den Wasserstand im Hakenburger See so niedrig zu halten, daß er bei starken Regenfällen die nötige Vorflut für die Regenauslässe bieten kann. Ferner kann durch diese Leitung dem Hakenburger See in trockenen Zeiten Weserwasser zugeführt werden.

Fernmeldepegel an einigen Stellen des Sammlernetzes zeigen dem Maschinenpersonal auf den Hauptpumpwerken das Ansteigen des Kanalwasserstandes an und geben damit die Möglichkeit, bei stärkeren Regenfällen rechtzeitig die erforderlichen Maßnahmen zu treffen.

Aus den Druckrohrleitungen auf beiden Weserufern werden an geeigneten Stellen Abwässer zur Überstauung von Ländereien abgegeben (Abb. XVIII a 3, siehe auch Abb. XVIII e 1).

Wo die Möglichkeit besteht, die anfallenden Regenmengen und Reinwässer der Industrie unmittelbar in nahegelegene Wasserzüge abzuführen, ist von ihr Gebrauch gemacht worden. So sind die Häfen vorwiegend nach dem Trennsystem kanalisiert.

Mit dem Jahre 1949 wurde der Ausbau des Kanalisationsnetzes Hemelingens in Angriff genommen; die Entwässerungsverhältnisse dieser erst im Herbst 1939 eingemeindeten preußischen Gemeinde sind stark verbesserungsbedürftig. Auch hier muß zum Trennsystem gegriffen werden, da bei dem recht beträchtlichen neu anzuschließenden Gebiet die Aufnahme des gesamten Mischwassers zu einer Überlastung der vorhandenen stadtbremischen Kanalisation, insbesondere der Pumpwerke und Druckrohrleitungen führen würde. Die Brauchwässer Hemelingens werden der Kanalisation zugeleitet, während die Reinwasserkanäle ihre Vorflut in der Weser unterhalb des Wehres und im Vahrer Fleet in der Nähe der Sebaldsbrücker Heerstraße erhalten.

Einige Nebengebiete, die in das vorhandene Kanalnetz nicht mit natürlichem Gefälle entwässern können, werden durch selbsttätig ein- und ausschaltende Pumpwerke in die Kanäle der Hauptgebiete entwässert.

In dem Zeitraum von 1900 bis 1951 wurden drei Hauptpumpwerke und dreizehn automatische Nebenpumpwerke gebaut.

Der Gesamtumfang der Kanalbauten ist aus der folgenden Zusammenstellung ersichtlich:

	Tonrohrkanäle	gemauerte Kanäle
Vor 1900 vorhandene Kanäle	rd. 128 km	rd. 31 km
1900 bis 1951 gebaute Kanäle	rd. 274 km	rd. 106 km
Bestand heute	rd. 402 km	rd. 137 km

Außerdem wurden rd. 48 km Druckrohrleitungen in dem betrachteten Zeitraum gebaut. Das größte Kanalprofil hat eine Weite von 3,50 m und eine Höhe von 2,22 m. Dieses Profil und auch verschiedene kleinere sind mit einem Besichtigungskahn befahrbar.

Einige Beispiele von Anlagen der bremischen Kanalisation zeigen die folgenden vier Abbildungen:

Abb. XVIII a 4 – die Rohrdükeranlage unter dem Torfkanal am Utbremer Ring mit ostwärtigem Einlaufbauwerk;

Abb. XVIII a 5 – das Notauslaßbauwerk Findorffstr. – Hollerallee zum Torfkanal;

Abb. XVIII a 6 – die Teilansicht einer Rienschen Scheibe im Pumpwerk 1, die auf allen drei Hauptpumpwerken eingebaut ist; sie bewirkt durch eine rotierende Siebscheibe mit zentral aufgesetztem Kegelstumpf die Befreiung des durchfließenden Abwassers von Schmutzstoffen mit einem Durchmesser von etwa 2 mm;

Abb. XVIII a 7 – die Maschinenhalle des Hauptpumpwerkes 1 mit der Schalttafel.

Das Kanalnetz Bremens unterscheidet sich kaum von dem anderer Städte. Eine Besonderheit verdient allerdings hervorgehoben zu werden: Die verschiedenen Sammlergebiete sind miteinander verbunden, d. h., jeder noch so kleine Kanal eines Sammlergebietes ist nicht nur mit dem ihm zugehörigen Sammler verbunden, sondern auch mit dem benachbarten Sammlergebiet, so daß, wenn durch irgendwelche Ereignisse der natürliche Abfluß zu seinem Sammler gesperrt wird, das Abwasser durch Anstauung, also gewissermaßen bergauf, zu dem benachbarten Sammler abfließen kann. Diese Einrichtung hat während der vielfachen Zerstörungen des Kanalnetzes durch Bombenwürfe Bremen vor Abwasserkatastrophen bewahrt.

Die Bauart der gemauerten Kanäle hat im Jahre 1911 insofern eine Änderung erfahren, als dem zu verwendenden Zement ein Traßzusatz gegeben wurde. Der Traß bindet den im Zement verbliebenen freien Kalk und gibt dem Mörtel und Beton eine höhere Widerstandsfähigkeit gegen chemische Angriffe, eine größere Dichtigkeit und Geschmeidigkeit. Das ist wichtig, weil das bremische Grundwasser im größeren Umfang chemisch aggressiv ist. Die mit Traßzusatz gemauerten Kanäle haben sich gut bewährt. Diese Erfahrungen folgerichtig auswertend, wird heute im Kanalbau Mörtel und auch Beton aus Hochofenzement mit 10 %

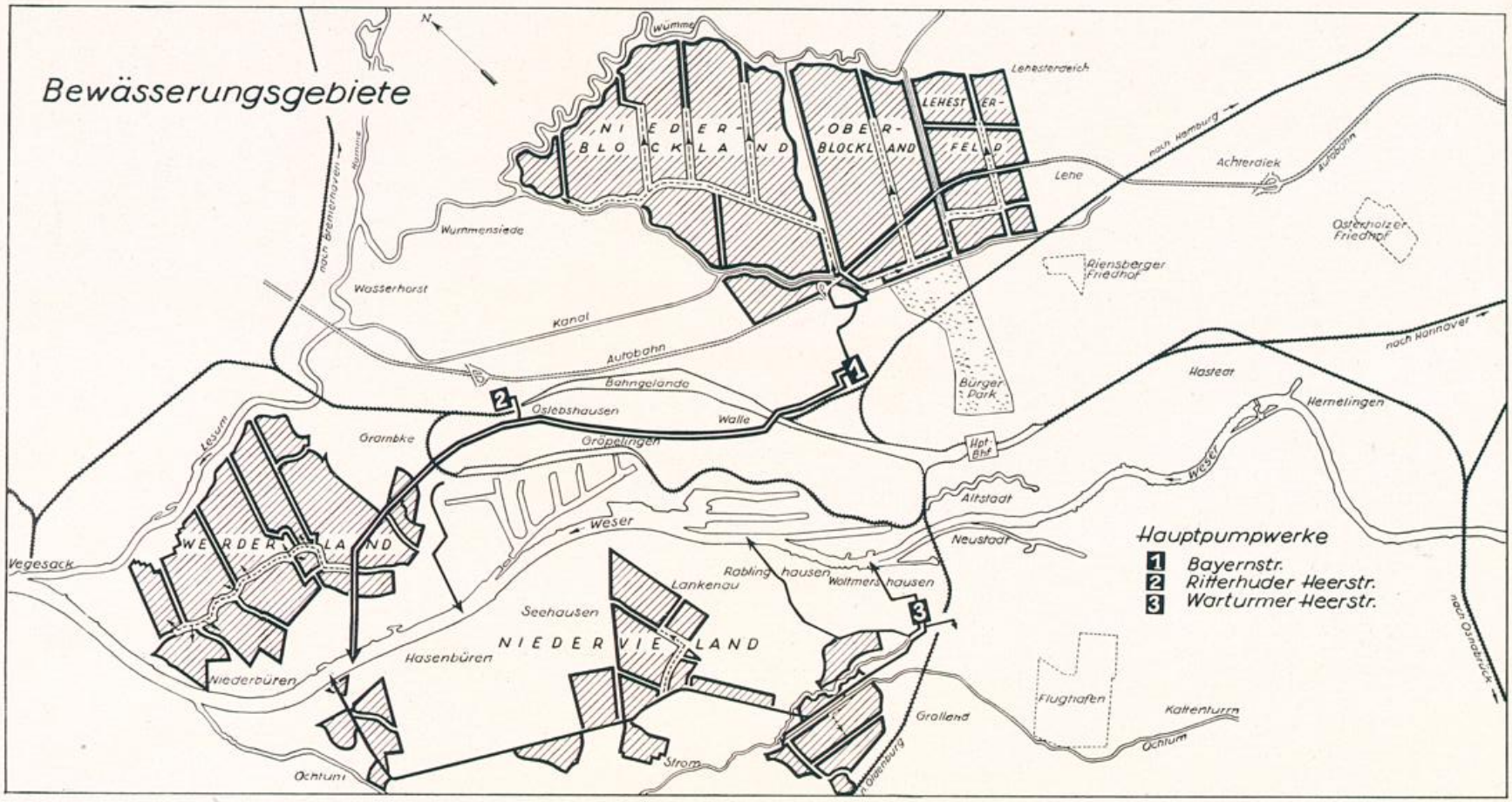


Abb. XVIII a 3 Die bremischen Bewässerungsgebiete



Abb. XVIII a 4 Düker unter dem Torfkanal am Utbremer Ring, 1913/14

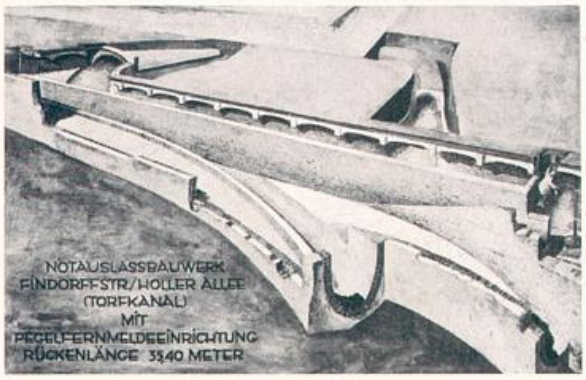


Abb. XVIII a 5 Notauslaß-Bauwerke Findorffstraße, 1913/14

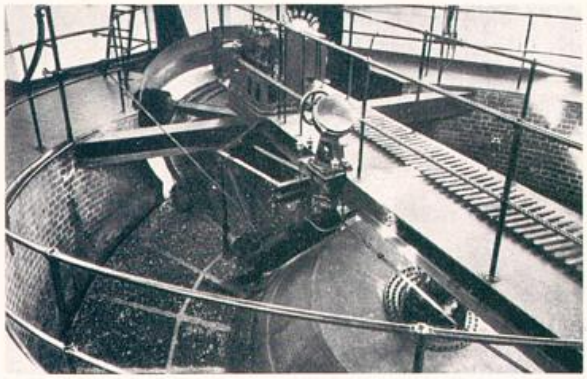


Abb. XVIII a 6 Riensche Scheibe (Teilansicht) im Pumpwerk I, 1912/14

Traßbeigabe verwandt; die gebräuchlichsten Mischungsverhältnisse schwanken je nach den örtlichen Erfordernissen etwas und liegen in folgenden Grenzen:

Mörtel: 1 Raumteil Hochofenzement + Traß zu 2 bis 3 Raumteilen Lotsand;
Beton: 300 bis 350 kg Hochofenzement + 30 bis 35 kg rheinischen Traß je cbm Fertigbeton.

Ausblicke

Das bremische Kanalnetz ist gesund. Die Abwasserbeseitigung arbeitet einwandfrei. Und doch drängt sich die Frage auf, ob die Abführung der Abwässer in die Weser, d. h., der Verzicht auf anderweitige Verwendung der im Abwasser enthaltenen Dungstoffe unter den jetzigen Verhältnissen noch zu verantworten ist.

Im Jahre 1911 war Deutschland ein aufblühendes Land; an landwirtschaftlichen Erzeugnissen war kein Mangel. Eine aktive Handelsbilanz sorgte dafür, daß das Fehlende im Ausland angekauft werden konnte. Damals bestanden also keine Bedenken, die Abwässer mit ihren Dungstoffen auf dem einfachsten und billigsten Wege der Weser zur Beseitigung zu übergeben.

Auch in Bremen hat man sich bereits in der zurückliegenden Zeit Gedanken über eine bessere, d. h. wirtschaftlichere Verwertung der Abwässer gemacht. Man verfolgte zunächst die Gedankengänge der landwirtschaftlichen Abwasserverwertung, d. h., man überlegte, ob nicht durch Überstauung von landwirtschaftlich bisher nicht nutzbaren Sandflächen, etwa der Garlstedter Heide, das Abwasser volkswirtschaftlich verwertet und nicht nur beseitigt werden könnte. Die an manchen anderen Orten gesammelten Erfahrungen beweisen jedoch eindeutig, daß es unmöglich ist, einen sterilen Sandboden durch Überstauung mit Abwasser in einen fruchtbaren Humusboden zu verwandeln. Deshalb wird in neuerer Zeit ein anderer Plan verfolgt. Die Abwasserreinigung soll dadurch vervollständigt werden, daß dem Abwasser in Absitzbecken Gelegenheit gegeben wird, den größten Teil seines Schlammgehaltes abzugeben; der Schlamm aus den Absitzbecken wird in Faulbehälter gepumpt, in welchen er durch einen Vorgang der anaeroben Gärung das hochwertige Methangas abgibt. Das Methangas kann zum Antrieb des eigenen Fuhrparks, für Heizzwecke verwandt oder auch dem städtischen Leuchtgas beigemengt werden. Das aus den Absitzbecken ablaufende Abwasser ist praktisch genügend gereinigt, um es einem einigermaßen leistungsfähigen Vorfluter

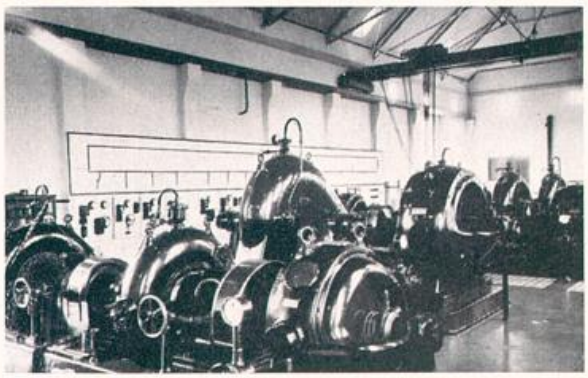


Abb. XVIII a 7 Maschinenhalle Pumpwerk I, 1912/14

(den in jedem Falle die Weser in Bremen darstellt) zuzuführen.
Diese Gedankengänge sind in Bremen während des letzten Krieges durchdacht worden und haben Niederschlag gefunden in einem Gutachten von Professor Dr.-Ing. habil Kehr, Hannover.
Die Zurückgewinnung der Humus-Dungstoffe aus dem städtischen Abwasser wird heute von dem landwirtschaftlichen und bodenkundigen Sachverständigen für wichtig gehalten. Man macht darauf aufmerksam, daß durch die Auslaugung des Bodens durch den Regen ein ständiger Verarmungsprozeß an Humusbestandteilen im Boden stattfindet, und daß die Kunstdüngung auf keinen Fall Abhilfe schaffen kann. Um den Boden nicht erst ausbluten zu lassen, ist die umfangreiche Humusdüngung dringend erforderlich, und es müssen alle Quellen, aus denen Humusdünger fließen kann, erschöpft werden. Auch der großstädtische Feinmüll soll ausgesiebt und nach Kompostierung gemeinsam mit dem Faulschlamm der Düngung zugeführt werden.
Es ist selbstverständlich, daß sich Bremen im Augenblick Anlagen nicht leisten kann, welche diese Forderungen erfüllen. Daß die Entwicklung aber in diese Richtung gehen wird, erscheint nicht zweifelhaft.

Kanalreinigung

Der Kanalreinigung mußte in Bremen von jeher größte Bedeutung beigemessen werden. Einmal weil das geringe Gefälle der Kanäle die Gefahr einer Schlammablagerung bedingt und zum anderen, weil sich im bremischen Kleinhaus häufig die Küche im Souterrain befindet. Die Kanalreinigung wurde seit Bestehen der Kanalisation, wie wohl in allen Städten Deutschlands, zunächst mittels Bürsten, von Hand, durch Winden gezogen, bewirkt (Abb. XVIII a 8).
Nach dem ersten Weltkrieg wurde aus Gründen der Kostenersparnis der Versuch gemacht, den Bürstenzug, bei dem bislang vier Mann voll ausgelastet waren, mittels motorbetriebener Winde zu betätigen. Zunächst wurde eine maschinell angetriebene Winde auf einen Elektrokarren gelegt, später ein Reinigungswagen entwickelt, welcher sowohl den Bürstenzug maschinell betätigt als auch den herausgebürsteten Schlamm pneumatisch absaugt (Abb. XVIII a 9).
Die maschinelle Reinigung der Kanäle hat sich im Betrieb als richtig herausgestellt; dieses Verfahren ist daher im Laufe der Zeit weiterentwickelt worden. Das neueste Kanalreinigungsfahrzeug (Abb. XVIII a 10) ist wegen der erforderlichen geringen Geräuschbildung für den Nachtbetrieb als Elektrofahrzeug gebaut, während es für den Normalbetrieb als Dieselfahrzeug konstruiert ist.
Neben dem Bürsten der Kanäle, sei es von Hand, sei es mittels Maschinenkraft, werden die größeren, begehbaren Profile mittels Spülschilden automatisch gereinigt; das hinter dem Spülschild aufgestaute Wasser treibt den Schild vorwärts, indem es gleichzeitig durch den Wasserstrom den vor dem Schild lagernden Schlamm und Sand aufwirbelt und abspült.
Einen alten Konstruktionsgrundsatz in der bremischen Kanalisation verfolgend, werden an den



Abb. XVIII a 8 Bürsten eines Kanals von Hand

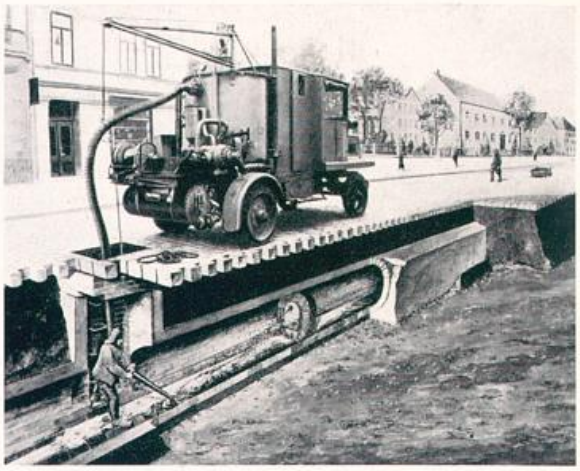


Abb. XVIII a 9 Kanalreinigen, maschinell, 1926



Abb. XVIII a 10 Kanalreinigen, maschinell, 1950

Hochpunkten von Tonrohrkanälen möglichst Spülbehälter angeordnet, um auch auf diese Weise durch Erzeugung einer stärkeren Spülwelle die entsprechenden Kanalstränge schlammfrei halten zu können.
Die Anwendung des einen oder des anderen Verfahrens richtet sich nach den gegebenen örtlichen Verhältnissen, auf die hier näher einzugehen, zu weit führen würde.

b) Müllabfuhr und Straßenreinigung

Die Straßenreinigung und Müllabfuhr Bremens unterscheidet sich grundsätzlich nicht von der anderer Städte. Die Reinigung der Straßenflächen geschieht überwiegend von Hand; der zusammengefegte Unrat wird mit pferdebespannten oder motorisierten Kehrichtsammelwagen abgefahren und auf Sammelplätzen abgelagert.
Die Abfuhr des häuslichen Mülls erfolgt in Bremen im Unterschied zu anderen Großstädten gebührenfrei. Die Eigenart der Bebauung Bremens macht es unmöglich, ähnlich wie in anderen Großstädten Mülltonnen in Hinterhöfen und dergleichen abzustellen, in welche die Hausbewohner ihr Müll einschütten können. In Bremen hat jeder Haushalt sein eigenes Müllgefäß in entsprechend kleinerer Form. Die Müllgefäße müssen von den Haushalten an den Tagen der Müllabfuhr am Straßenrand abgestellt werden. Die Abfuhr geschieht entweder



Abb. XVIII a 11 Müllabfuhr
mit pferdebespannten Seitenkippern



Abb. XVIII a 12 Müllabfuhr mit Großraummüllwagen System „Faun"

durch pferdebespannte Seitenkipper (Abb. XVIII a 11) oder durch die motorisierten Großraummüllwagen System FAUN (Abb. XVIII a 12). Das Müll wird von den Fahrzeugen an geeignete Ablagerungsplätze am Stadtrand gebracht, wo – besonders in den letzten Jahren – auch ein Aussammeln der verwertbaren Altstoffe erfolgt. Ein Grundsatz der bremischen Müllabfuhr ist es, bei motorisierten Müllfahrzeugen mechanisch bewegte Teile zum Einschichten oder Einpressen des Mülls im Innern des Fahrzeuges zu vermeiden und auf gut gelüftete Einschüttvorrichtungen Wert zu legen. Dadurch ist es gelungen, gefährliche Müllwagenexplosionen, wie sie in anderen Städten vorgekommen sind, zu vermeiden.

Benedickt

Die Kanalisation lag zu Anfang des Jahrhunderts zusammen mit dem Straßen- und Brückenbau in den Händen von Baurat (später Baudirektor) Graepel. 1910 wurde mit der Tiefbauinspektion III (später Kanalbauamt) ein getrenntes Ressort für die Kanalisation geschaffen, welches unter Leitung des Bauinspektors – Staatsbaurat – (später Baudirektor und Senator) Thalenhorst stand. In diese Zeit fällt die eigentliche Entwicklung der bremischen Kanalisation. 1919 bis 1923 leitete Staatsbaurat Stühring das Kanalbauamt, dem 1922 die Straßenreinigung angegliedert wurde. Die weiteren Leiter dieses Amtes sind von 1923 bis 1933 Oberbaurat Müller und 1934 bis 1951 Oberbaurat Stumpf. Zur Zeit wird das Gebiet Abwasserbeseitigung innerhalb des Amtes von Baurat Haschenburger und die Neubauabteilung von Dipl.-Ing. Pietsch geleitet.

Quellennachweis:

„Bremen und seine Bauten 1900" Seite 516 ff.
„Stadt- und Landesplanung Bremen 1926 bis 1930" Seite 169 ff.

b) Stadtwerke Bremen Aktiengesellschaft

I. ELEKTRIZITÄTSWERK

In Bremen wurde die erste öffentliche elektrische Zentrale im Jahre 1893 in der Schlachthofstraße errichtet. Sie erzeugte Gleichstrom und genügte bereits zur Jahrhundertwende nicht mehr den Anforderungen. Auch die Unterstationen, wie z. B. in der Wachmannstraße, waren dem schnell steigenden Bedarf nicht mehr gewachsen, so daß im Jahre 1906 der Bau eines großen Dampfkraftwerkes in Hastedt geplant wurde. Es konnte 1909 in Betrieb genommen werden. Dieses Kraftwerk bedeutete einen gewaltigen technischen Fortschritt. Man entschied sich auf Grund sorgfältiger Untersuchungen für eine Drehstromspannung von 7000 Volt. Im Maschinenhaus in der Schlachthofstraße lief bereits eine der ersten Dampfturbinen, so daß es fast selbstverständlich war, diese moderne Antriebsform auch für die neue Zentrale zu wählen. Das Kraftwerk Hastedt wurde in den darauffolgenden Jahren mehrfach erweitert (Abb. XVIII b 1 und 2) und die Kohlenzufuhr verbessert. Nach der Zerstörung durch einen schweren Bombenangriff im Jahre 1945 wurden auf den alten Fundamenten die Gebäude wieder errichtet, wobei nur einige Betriebsverbesserungen vorgenommen wurden. Zum Jahresende 1951 verfügte das Kraftwerk Hastedt über eine Leistung von 65 000 kW und ist in der Lage, den größten Teil des Energiebedarfes Bremens zu decken. Der Bedarf steigt jedoch so sprunghaft an (Diagramm Abb. XVIII b 3), daß ein weiterer Ausbau in Angriff genommen werden mußte.

Um die Fahrrinne der Unterweser weiter ausbaggern zu können, mußte Bremen ein Wehr bei Hastedt errichten, um für die Mittelweser den früheren Wasserstand zu gewährleisten. Im Zusammenhang mit dem Wehrbau wurde zur Ausnutzung des Staues ein Wasserkraftwerk gebaut, dessen erster Teil 1910 in Betrieb genommen werden konnte (Abb. I a 14 und 15). Die Leistung dieses Wasserkraftwerkes beträgt zwar nur 8000 kW, aber es werden durchschnittlich 40 Millionen kWh im Jahr erzeugt, im Jahre 1950 ca. 18 Prozent der gesamten Strombereitstellung für die Stadt Bremen! Die schweren Schäden, die die Wehranlage und das Kraftwerk im Jahre 1945 erlitten, sind im wesentlichen beseitigt; das frühere geschlossene Bild, welches das Wasserkraftwerk dem Beschauer bot, konnte aber noch nicht wieder hergestellt werden, weil für die Erstellung der Montagehalle, die 1946 der Hochwasser-Kata-

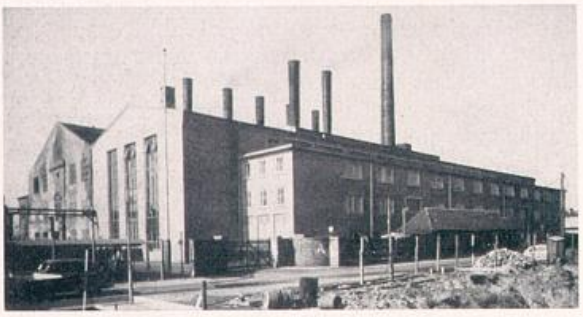


Abb. XVIII b 1 Kraftwerk Hastedt, Maschinenhalle mit Vorbau, 1949/50
Entwurf Architekt Morschel
Bauleitung Obering. Garbade

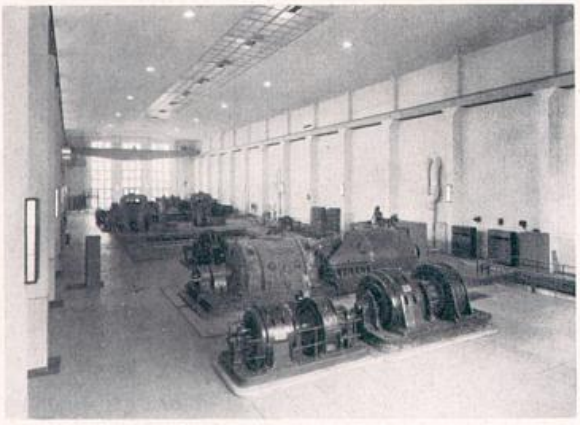


Abb. XVIII b 2 Kraftwerk Hastedt, 1949/50
Entwurf Architekt Morschel
Bauleitung Obering. Garbade

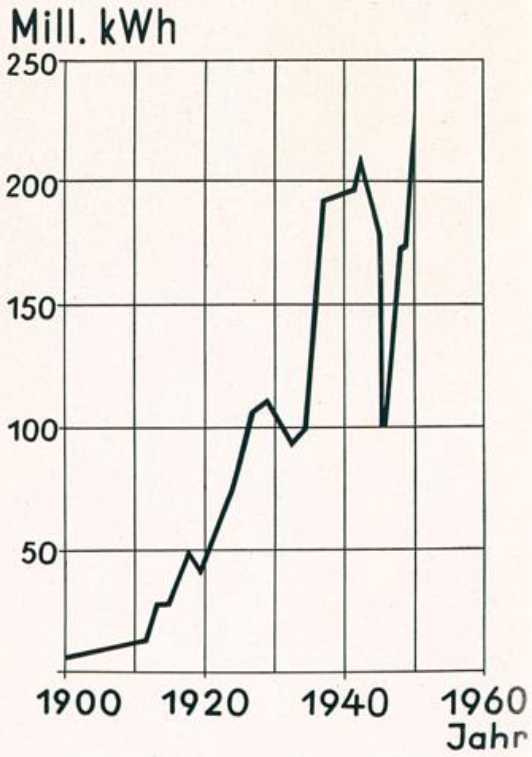


Abb. XVIII b 3 Entwicklung der Stromabgabe in Bremen

strophe zum Opfer fiel, bislang die vorhandenen finanziellen Mittel nicht ausreichten.
Die Großen Krankenanstalten in der St.-Jürgen-Straße benötigten für ihren Betrieb 62 Feuerstellen. Man folgte daher 1927 gerne dem Vorschlag des Elektrizitätswerkes, die gesamte Wärmeversorgung des Krankenhauses zusammenzufassen und ein Heizkraftwerk zu erbauen (Abb. XVIII b 4).

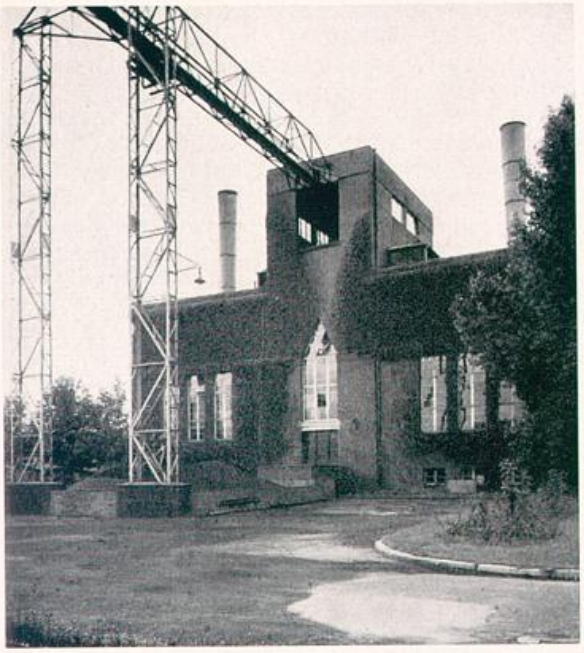


Abb. XVIII b 4 Heizkraftwerk
bei der Krankenanstalt, 1929/30
Entwurf und Bauleitung Hochbauamt

Der Dampf wird mit 38 atü Überdruck erzeugt, durch eine Vorschaltturbine geleitet, die zum Antrieb eines Generators dient, und dann den einzelnen Verbraucherstellen mit 2 atü zugeführt. Daneben wird den Krankenanstalten ein großer Teil der Wärme in Form von heißem Wasser geliefert. Durch diese Anlage ist eine zweckmäßige und wirtschaftliche Wärmeerzeugung gesichert. Die umliegenden Gebäude der Awog-Siedlung, das Telegrafenamt, eine Schule, ein Kinderheim, sowie mehrere Wohngebäude werden ebenfalls mit Wärme versorgt.
Nach der Fertigstellung des Dampfkraftwerkes in Hastedt und des Wasserkraftwerkes verlor die alte Zentrale in der Schlachthofstraße an Bedeutung. Die Gleichstromverteilung selbst wurde zwar zunächst noch beibehalten, da in dem Gleichstrom-Kabelnetz große Werte investiert waren. Das Gleichstromnetz wurde jedoch nicht mehr durch Gleichstrom-Generatoren, sondern über Umformerstation gespeist, die von Hastedt aus mit Drehstrom beliefert wurden und anfangs mit rotierenden Umformern und in späteren Jahren mit Gleichrichtern arbeiteten. Die Gleichstromversorgung blieb jedoch auf das innere Stadtgebiet be-



Abb. XVIII b 5 Umformerstation, Am Dobben, 1921/22
Entwurf und Bauleitung Hochbauamt

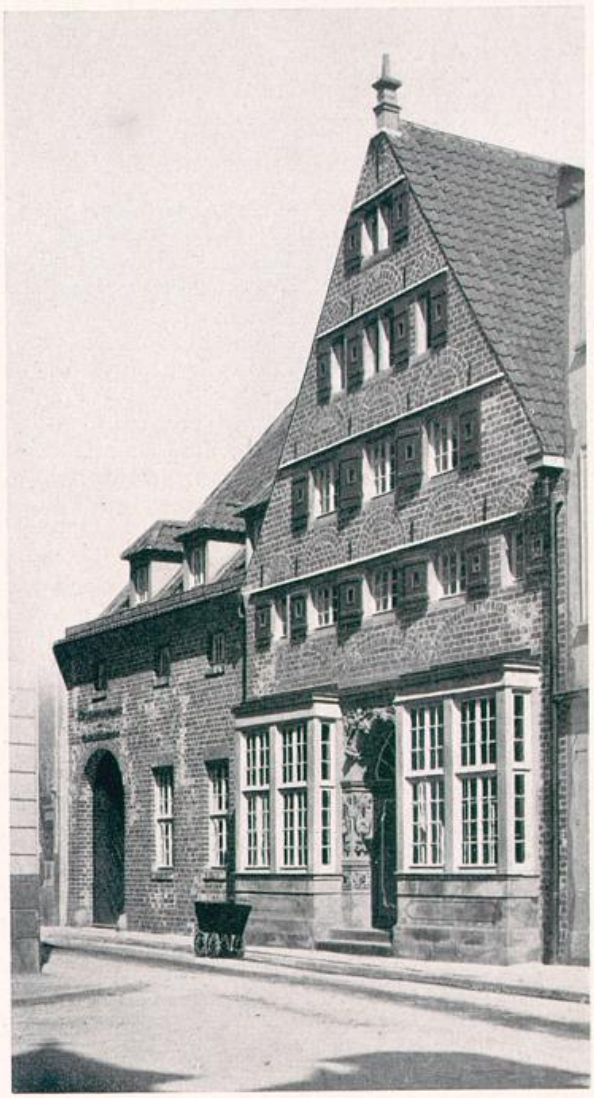


Abb. XVIII b 6 Umformerstation, am Geeren, 1926
Entwurf und Bauleitung Hochbauamt



Abb. XVIII b 7 Umformerstation Langewieren, 1930
Entwurf und Bauleitung Hochbauamt

schränkt. Die Vororte und Wohngebiete wurden für Drehstrom ausgebaut oder auf Drehstrom umgestellt. Vor dem Kriege bestanden noch acht Umformerstationen, von denen nur drei die Bombenangriffe überstanden haben (Abb. XVIII b 5-7). Aber die Zeit dieser Umformerwerke im inneren Stadtbereich ist bald vorüber. Das Elektrizitätswerk ist seit einem Jahrzehnt bemüht, trotz der Materialschwierigkeiten, die diesem Vorhaben entgegenstehen, auch das Stadtinnere mit einem leistungsfähigen Drehstrom-Kabelnetz zu versehen, und hofft, auch dort bald eine vollständige Umschaltung von Gleich- auf Drehstrom durchführen zu können.

Das Jahr 1936 war ein neuer, bedeutungsvoller Abschnitt für die Stromverteilung Bremens. Um dem ständig steigenden Energiebedarf der Industrie zu genügen, wurden die ersten 30 000-Volt-Kabel von Hastedt nach Gröpelingen und kurze Zeit später nach Grambke verlegt. Hierfür war der Bau einiger Umspannstationen erforderlich (Abb. XVIII b 8), in denen die Energie von 30 000 Volt auf 7000 bzw. 10 000 Volt umgespannt wird. Von diesen Stützpunkten fließt die Energie in das vorhandene Hochspannungsnetz, um von dort den Groß-Abnehmern und den Verteilungs-Stationen zugeleitet zu werden.

Zunächst war Bremen hinsichtlich seiner Stromversorgung auf sich allein gestellt. Eine Verbindung mit dem Überlandnetz der Nordwestdeutschen Kraftwerke AG. (NWK), die 1920 in Farge ein großes Dampfkraftwerk gebaut hatte (s. Artikel XVII), bestand nicht, erschien aber mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Energieversorgung für das gesamte Wirtschaftsleben unbedingt notwendig, um im Störungsfalle eine gegenseitige Aushilfe zu ermöglichen. Im Jahre 1936 wurde eine 60 000-Volt-Leitung gebaut, die jetzt das Netz der NWK mit dem Umspannwerk Warturm verbindet. In Warturm (Abb. XVIII b 9) wurden zwei Transformatoren zu je 10 000 kVA aufgestellt, die unmittelbar auf die 30-kV-Sammelschiene in der Neuenlander Straße (Abb. XVIII b 10) arbeiten. Schon wenige Jahre später erschien die Sicherheit, die der Anschluß an das 60 000-Volt-Netz der NWK gab, nicht mehr ausreichend, und Bremen baute in der Nähe des



Abb. XVIII b 9 Umspannwerk Warturm, 1938
Entwurf Architekt Luley, Bauleitung Obering. Garbade

Bürgerparks eine weitere große Übergabestelle, die über eine 100 000-Volt-Leitung sowohl mit Farge als auch weiter mit den Kraftwerken Hamburgs und Mitteldeutschlands in Verbindung steht (Abb. XVIII b 11). Diese leistungsfähige Umspannstation ermöglichte es den Stadtwerken, in den

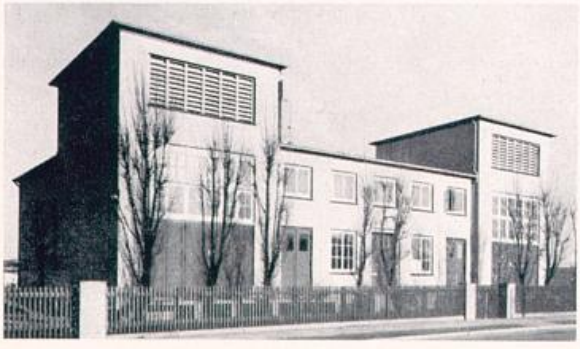


Abb. XVIII b 8 Schalthaus Grambke, 1937/38
Entwurf Architekt Luley, Bauleitung Obering. Garbade



Abb. XVIII b 10 Schalthaus Neuenlander Straße, 1938
Entwurf Architekt Luley, Bauleitung Obering. Garbade



Abb. XVIII b 11 Schalthaus Blockland, 1940/42
Entwurf Architekt Rudolf Fischer
Bauleitung Obering. Garbade

letzten Jahren des Krieges überschüssige Leistung den benachbarten Elektrizitätswerken zur Verfügung zu stellen. Umgekehrt konnte über diese Einspeisung nach 1945, als das Kraftwerk Hastedt vollständig zerstört war, die notwendige Energie bezogen werden, um das Wirtschaftsleben Bremens wieder in Gang zu setzen.

Die neueste Anlage, über die das Elektrizitätswerk verfügt, ist das Schalthaus Wehrdamm, an der Zufahrtsstraße zum Wehr gelegen. Das alte Schalthaus, welches sich im Baustil dem Wasserkraftwerk in sehr glücklicher Weise anpaßte, erlitt in den letzten Tagen des Krieges schwere Schäden. Die zum Teil aus dem Jahre 1912 stammende Einrichtung war zudem vollkommen überaltert und mußte dringend durch neue, leistungsfähige Schaltapparate ersetzt werden. Der Neubau zeigt eine großzügige Anlage, die auf den alten Fundamenten errichtet wurde und nicht nur Platz für eine moderne 7-kV-Schaltanlage bietet, sondern auch die Schaltwarte aufnimmt, von der aus die Energie-Abgabe des Kraftwerkes Hastedt und des Wasserkraftwerkes gesteuert und eine bessere Überwachung der gesamten Stromverteilung ermöglicht wird (Abb. XVIII b 12).

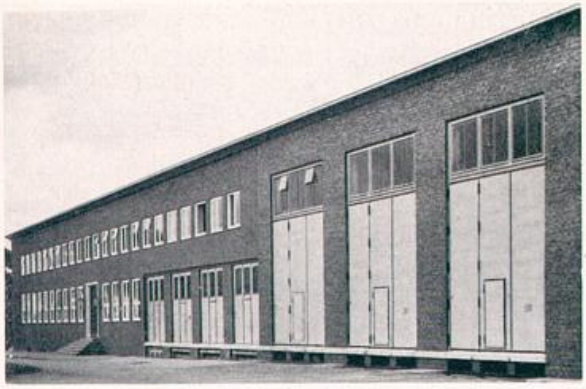


Abb. XVIII b 12 Schalthaus Wehrdamm, 1950
Entwurf Architekten Morschel und Henke
Bauleitung Obering. Garbade

Bei der Vielzahl der technischen Aufgaben mußten die verwaltungsmäßigen Wünsche der Stadtwerke leider häufig zurücktreten. Der Verwaltung stehen nur die im Jahre 1926 erbauten Räumlichkeiten des Elektrizitätswerkes in der Schlachthofstraße Ecke Findorffstraße (Abb. XVIII b 13) zur



Abb. XVIII b 13 Verwaltungsgebäude
Schlachthofstraße/Ecke Findorffstraße, 1926
Entwurf und Bauleitung Hochbauamt

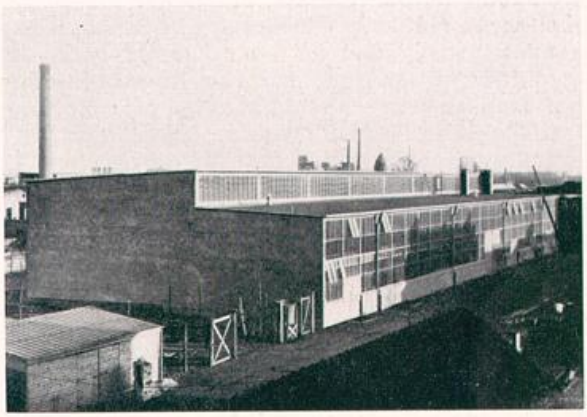


Abb. XVIII b 14 Werkstattgebäude
Kraftwerk Hastedt, 1951
Architekt Morschel, Obering. Garbade

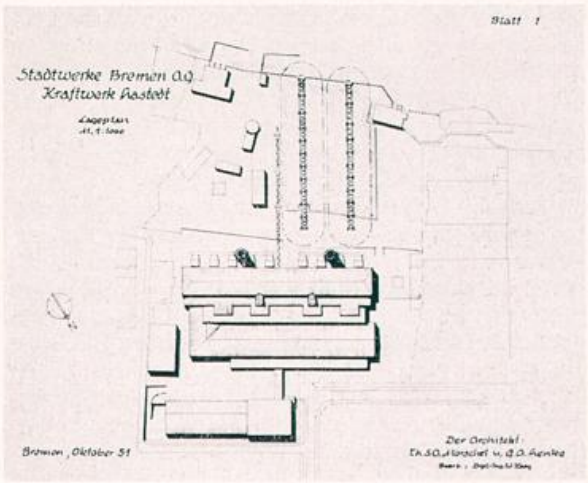


Abb. XVIII b 15 Erweiterung des Kesselhauses
Entwurf Architekten Morschel und Henke

Verfügung, die noch durch Kriegsschäden stark verringert sind. Sie reichen nicht aus, um alle Abteilungen der Stadtwerke unter einem Dach zusammenzufassen. Die Stadtwerke beabsichtigen, durch geeignete Erweiterungsmaßnahmen dem Übelstand in den nächsten Jahren abzuhelfen.
Die ständig steigende Belastung des Verteilungsnetzes machte außerdem den Bau zahlreicher kleiner Transformatorenstationen und größerer Netzwerke erforderlich. Pläne für den Ausbau weiterer Umspann- und Verteilungsanlagen harren ihrer Verwirklichung, und weitere Bauten werden das Stadtbild Bremens in den kommenden Jahren bereichern (Abb. XVIII b 14 u. 15).

Dettmart

II. GASWERK

Im Jahre 1897 wurde mit dem Bau des neuen Gaswerkes in Woltmershausen begonnen. Seinerzeit hielten die Fachleute das dortige Gelände für besonders günstig, weil für den Kohlentransport ein unmittelbarer Gleisanschluß zum Neustadtsbahnhof möglich war und gleichzeitig eine Kohlenlöschstelle am Woltmershauser Kanal zum Entladen von Kohlenschiffen errichtet werden konnte. Darüber hinaus versprach die Woltmershauser Feldmark, den Zukunftsbedürfnissen in bezug auf die zu erwartende weitere Vergrößerung der Betriebsanlagen in jeder Weise gerecht zu werden.
Im November 1901 konnte die Gasherstellung im Gaswerk Woltmershausen aufgenommen werden. Die durchschnittliche Tagesabgabe betrug zirka 70 000 cbm.
Erbaut wurde die Gesamtanlage nach dem Projekt des derzeitigen Direktors H. Salzenberg. Die für die damaligen Ansprüche sehr weiträumig gebaute Anlage ist in bezug auf die reinen Gebäudeteile im wesentlichen bis zum heutigen Tage trotz aller Erweiterungen und Modernisierungen der technischen Betriebsteile unverändert geblieben. Auch die Flächenausdehnung, die bereits zur Zeit der Entstehung des Werkes 32,5 ha betrug, ist annähernd dieselbe geblieben. Lediglich der Name des Betriebes erfuhr eine Änderung, als im Jahre 1942 die „Erleuchtungs- und Wasserwerke" aus organisatorischen Gründen zu der „Stadtwerke Bremen AG." vereinigt wurden.
Bis zum Jahre 1930 war das Gaswerk in Woltmershausen alleiniger Gaserzeugungsbetrieb für die Versorgung der Stadt Bremen. Von diesem Zeitpunkt ab wurde zusätzlich von der Norddeutschen Hütte das in der dortigen Kokerei als Nebenprodukt anfallende Gas vom Gaswerk bezogen. Eine ca. 11 km lange Gasdruckrohrleitung, die einen Durchmesser von 300 mm hat, stellt die Verbindung von der Norddeutschen Hütte zu der Behälterstation des Gaswerks Woltmershausen her. Bereits vor Abschluß des Liefervertrages zwischen der Norddeutschen Hütte und dem Gaswerk wurden die Unterweserorte von Lesum bis Farge sowie Ritterhude und Osterholz-Scharmbeck direkt mit Hüttengas versorgt.
Für Bremen standen nunmehr zwei Werke für die Gaserzeugung zur Verfügung. Damit hatte sich die Gesamterzeugungskapazität mehr als verdoppelt (Diagramm Abb. XVIII b 16).
Ein Weg durch das Gaswerk Woltmershausen, angefangen vom Kohleneingang bis zur Gasfortleitung, soll im folgenden einen Überblick über den Aufbau und die Entwicklung der einzelnen Betriebsanlagen geben (Plan Abb. XVIII b 17 und Luftbild Abb. XVIII b 18).

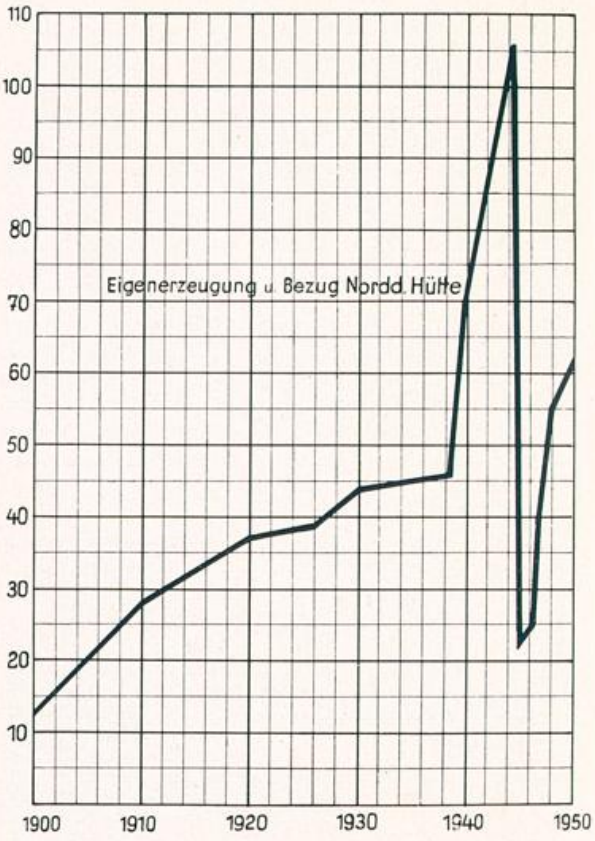


Abb. XVIII b 16 Gaserzeugung – Gasbezug in Millionen cbm, 1900 bis 1950

A. Gaserzeugungsanlagen

1. Der Kohlentransport und die Kohlenlagerung (1)

Der Grundstoff für die Gaserzeugung, die Kohle, gelangt auf dem Schienenwege durch ein Anschlußgleis vom Neustadtsbahnhof her direkt in den Kohlenschuppen. Außerdem sorgt ein Kohlenlöschplatz im Hohentorshafen für den Umschlag der Kohle aus Schiffen. Mittels zweier Greiferdrehkräne wird hier das schwarze Gut in werkseigene Spezialwagen gehoben. Elektrische Lokomotiven übernehmen den Transport über ein Ver-

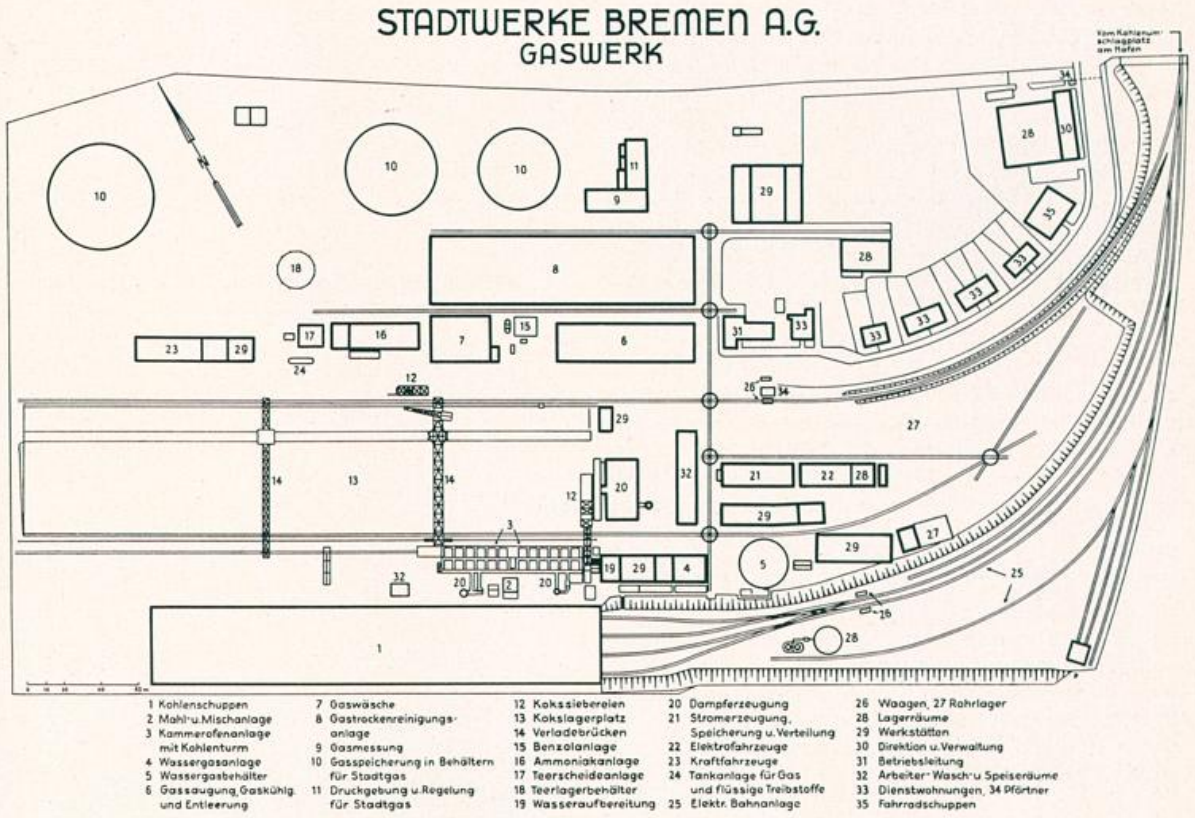


Abb. XVIII b 17 Lageplan des Gaswerks

bindungsgleis zu dem ca. 800 m entfernten Kohlenschuppen. Dieser gesamte Kohlentransport, einschließlich Lade- und Fahreinrichtung sowie die Kohlenlagerung in dem 140 m langen, 42 m breiten und ca. 25 000 t fassenden Kohlenschuppen ist im wesentlichen bis zum heutigen Tage unverändert geblieben. Mittels kleiner Transportwagen wird die Kohle aus dem Kohlenschuppen zu den Kohlenaufbereitungsanlagen weiterbefördert.



Abb. XVIII b 18 Luftbild des Gaswerks

2. Die Kohlenmisch- und -mahlanlagen (2)

Die Verschiedenartigkeit der Kohle machte es bald erforderlich, Kohlenmisch- und -mahlanlagen einzurichten. Seit dem Jahre 1929 läuft die Kohle über die vorgenannten Anlagen. Eine Schnecke bringt das gemischte und gemahlene Gut zu zwei Elevatoren, die die Kohle in einen Kohlenbunker fördern, der ein Fassungsvermögen von ca. 500 t hat und sich über der Ofenanlage befindet.

3. Die Steinkohlengaserzeugung (3)

Ursprünglich bestand das eigentliche Ofenhaus, die Kernstätte der Gaserzeugung, aus drei Batterien mit je zehn Öfen. Jeder dieser Öfen hatte neun schrägliegende Retorten. Die maximale Leistung dieser Anlage betrug etwa 100 000 cbm Kohlengas/Tag.

Eine weitere Steigerung des Gasabsatzes sowie die Forderung, den Betrieb durch Modernisierung wirtschaftlicher zu gestalten, ließen im Jahre 1923 den ersten Block der heutigen Schrägkammer-Ofenanlage entstehen. Vervollständigt wurde dieser Neubau in den Jahren 1925 und 1942 durch Fertigstellung von je drei Öfen des Ofenblocks II. Damit bestand die Gesamtofenanlage aus zwei Blöcken mit je sechs Öfen zu je fünf Kammern. Es konnte ca. 145 000 cbm Kohlengas erzeugt wer-

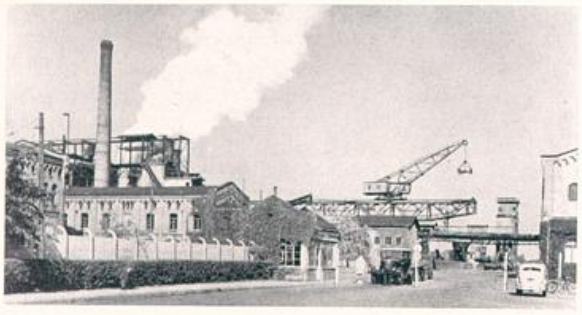


Abb. XVII b 19 Blick auf die Ofenanlage

den. Im Jahre 1949 war auf Grund der Kriegsschäden und wegen Überalterung ein neuer Einbau für den Ofenblock I erforderlich. Am 16. März 1950 konnte bereits die Inbetriebnahme erfolgen. Der Entgasungsprozeß wickelt sich in den einzelnen mit Kohle beschickten Kammern innerhalb von 24 Stunden ab. Nach Öffnen der Kammerverschlüsse gleitet der aus der entgasten Kohle rückständig gebliebene Koks in die vor der Ofenanlage errichteten Kokslöschbunker. Ein Spezialkokslöschwagen sorgt für das Ablöschen mit Wasser. Es mag bemerkt sein, daß dieser Vorgang die Ursache ist für die periodisch aus den Anlagen des Gaswerkes emporsteigende weiße Dampfwolke (Abb. XVIII b 19).

4. Die Wassergaserzeugung (4 u. 5)

Um den Erzeugungsbetrieb entsprechend der Abnahme beweglich zu gestalten, wird neben der Entgasungsanlage seit jeher im Gaswerk Woltmershausen eine Vergasungsanlage zur Herstellung von Wassergas betrieben. Es ist nicht nur die außerordentliche Beweglichkeit in bezug auf die Gaserzeugung, die diese Anlage unentbehrlich macht, sondern sie stellt darüber hinaus eine immer einsatzbereite Betriebsreserve dar. Im Jahre 1929 wurde aus betriebstechnischen Gründen die alte Anlage durch zwei leistungsfähigere und wirtschaftlicher arbeitende Wassergasgeneratoren ersetzt und dadurch die Wassergaserzeugung von 40 000 cbm/Tag auf 80 000 cbm/Tag erhöht.

5. Die Gasaufbereitung (6 u. 17)

Mittels elektrisch- bzw. dampfbetriebener Gassauger wird das in den vorgenannten Erzeugungsanlagen hergestellte Steinkohlen- und Wassergasgemisch durch Gaskühlung und Teerscheide-Anlagen geleitet. Besonders erwähnenswert ist hier eine elektrische Teerscheideanlage neuester Bauart, die eine Gasdurchgangsleistung von 200 000 cbm/Tag aufweist.
Die Anlage wird mit einer Gleichstromspannung von 60 000 Volt betrieben. Zwei Glockenwäscher sorgen für das Auswaschen des Ammoniaks aus dem Gas.

6. Die Schwefelreinigung (7 u. 8)

An der nördlichen Seite der Anlagen für die Gasaufbereitung erstreckt sich das Gebäude der Schwefeltrockenreinigung. In insgesamt acht hochliegenden großen Reinigungskästen wird durch Raseneisenerz das Gas von Schwefelbeimengungen gereinigt. Jeder Kasten hat einen Rauminhalt von ca. 90 cbm.

7. Gasmessung, -speicherung, -verdichtung und Druckregelung (9 bis 11)

Für die Speicherung des erzeugten und von der Norddeutschen Hütte bezogenen Gases stehen insgesamt zwei nasse Gasbehälter mit einem Inhalt von 130 000 cbm und ein neuer Kolbengasbehälter von 100 000 cbm Fassungsvermögen zur Verfügung (Abb. XVIII b 20).
Mit einer Höhe von 81 m und einem Durchmesser von 45 m ist zur Zeit der 100 000-cbm-Gasbehälter das zweithöchste Bauwerk Bremens. Ein gewaltiger Kolben mit einem Gewicht von ca. 265 t

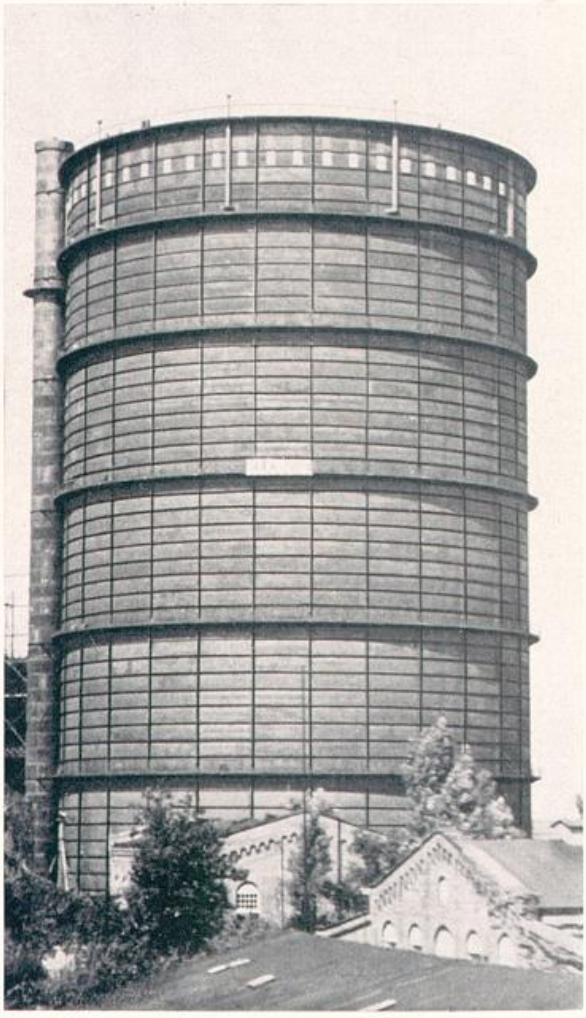


Abb. XVIII b 20 Neuer Kolbengasbehälter

schwimmt in dem vorgenannten Behälter auf dem Gas, wodurch ein Gasdruck von ca. 190 mm WS erreicht wird. Wie eine überdimensionierte Dose ragt das gewaltige Bauwerk aus den Werksanlagen hervor und läßt neben sich die beiden Gasbehälter älterer Bauart fast verschwinden. Eine Galerie von Fenstern am oberen Rand des Behältermantels sorgt für den erforderlichen Lichteinfall zum Behälterinnenraum. Über die leicht gewölbte Behälterkuppel erhebt sich in der Mitte ein ebenfalls zylindrisch gehaltener Belüftungsschacht, die sog. Laterne. Neben ihrer zweckdienlichen Aufgabe löst sie gleichzeitig die sonst sehr strenge Form des Bauwerkes angenehm nach oben auf. Ein an dem Außenmantel des Behälters hochgeführter, rohrartiger Anbau nimmt einen Aufzug für Personen auf.
Der Behälterbau wurde am 6. Oktober 1949 begonnen und am 17. Dezember 1950 fertiggestellt und in Betrieb genommen.
Am Fuße des vorgenannten Behälters erstreckt sich winkelig das Uhren- und Reglerhaus. Dieses Gebäude nimmt in seinem längeren Flügel mehrere Drehkolbengasmesser auf, in denen das aus der Produktion kommende Gas einschließlich des von der Norddeutschen Hütte bezogenen Gases gemessen wird, bevor es in die Gasbehälter zur Speicherung gelangt. Die in den kürzeren Flügel eingebauten Gebläse und Regler sorgen für den Eingang des Gases in das Rohrnetz.
Für die Versorgung von Wilhelmshaven und einiger Gemeinden des Kreises Grafschaft Hoya sind ebenfalls Kompressoren in dem vorgenannten Gebäude aufgebaut.

8. Hilfsbetriebe (19, 20, 21)

Die für den Betrieb notwendige elektrische Energie wird aus dem Hochspannungsnetz der Stadtwerke bezogen. In einer kleinen elektrischen Zentrale können drei Dampfmaschinen im Notfall den im Gaswerk benötigten Strom selbst erzeugen. Auch eine Batterieanlage mit einer Leistung von 216 Amp./Std. steht für diesen Zweck zur Verfügung. Das für den Betrieb benötigte Wasser wird aus dem Hohentorshafen und aus dem Wasserrohrnetz der Stadtwerke gedeckt.
Für die Dampfversorgung stehen zwei Abhitzekessel der Ofenanlage und acht Flammrohrkessel mit einer Gesamtleistung von ca. 15 t Dampf/h bei einem Druck von 7 atü zur Verfügung.

9. Anlagen zur Gewinnung und Verarbeitung der Nebenprodukte

a) Kokstransport, -aufbereitung und -lagerung (12, 13, 14)

Der Rohkoks wird aus dem Kokslöschbunker in Kübeln oder durch den Greiferkran einer Verladebrücke zu den Koksseparationen transportiert. Hier wird der Koks in Walzenbrechern zerkleinert und durch verschiedene Siebanlagen seiner Korngröße entsprechend sortiert und für den Abtransport bereit gehalten. Der zur Verfügung stehende Koksbunkerraum umfaßt ca. 70 t. Für die weitere Lagerung des Kokses ist ein Kokslagerplatz vorgesehen. Etwa 17 000 cbm Koks können gelagert werden. Der Platz erstreckt sich längs des Ofenhauses und wird auf Grund seiner zentralen Lage von den Gebäuden der Koksseparation und eines Teiles der Apparateanlage umrandet. In seiner Flächenausdehnung ist er seit Errichtung des Werkes fast unverändert geblieben.
Zwei Verladebrücken überspannen den Koksplatz und sind in dessen Längsrichtung verfahrbar.

b) Schlackenverwertung

Die insgesamt anfallenden Schlacken werden durch drei Sortieranlagen in drei verschiedenen Körnungen ausgesiebt und stehen dann zum Verkauf zur Verfügung.

c) Teeraufbereitung (17)

Zur Aufbereitung des Teers steht lediglich eine Teerscheide-Anlage zur Verfügung. Der hier erhaltene Rohteer wird nicht weiter im Werk verarbeitet (Abb. XVIII b 21).

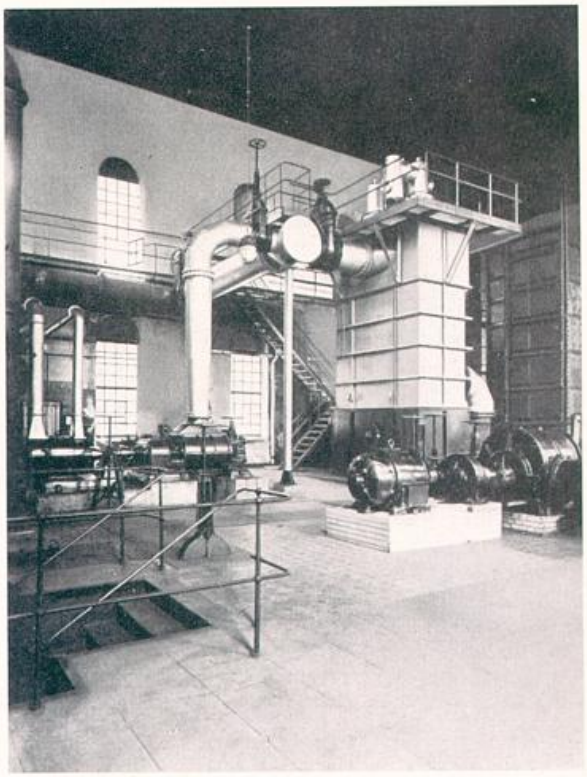


Abb. XVIII b 21 Elektrische Teerscheideanlage

d) Ammoniakaufbereitung (16)

Eine Verdichtungsanlage verarbeitet das in der Ammoniakwäsche erhaltene Ammoniakwasser zu einem höheren Konzentrat bis zu ca. 25 Prozent.

e) Benzolgewinnung (15)

Bevor das erzeugte Gas die Schwefelreinigung passiert, wird es durch eine Benzolgewinnungsanlage geleitet. Diese arbeitet nach dem sog. Waschölverfahren. Sie ist äußerlich kenntlich durch zwei im Freien stehende rohrartige Waschtürme. Das gewonnene Benzol wird bis zu einem hochprozentigen Vorprodukt im Werk weiterverarbeitet.

B. Gasfortleitung

Mit der Entwicklung des Gaserzeugungsbetriebes war auch der umfangreiche und vor allen Dingen kostspielige Ausbau eines Gasverteilungsnetzes erforderlich, um den Wärmeträger Gas an jeder Stelle der Stadt zur Verfügung stellen zu können (Diagramm Abb. XVIII b 22).
Aus der ersten Gasleitung von der Gasanstalt in der Schlachthofstraße über den Bahnhofsvorplatz bis zu Hillmanns Hotel hat sich im Laufe der Zeit ein ca. 1100 km langes Gasrohrnetz entwickelt.

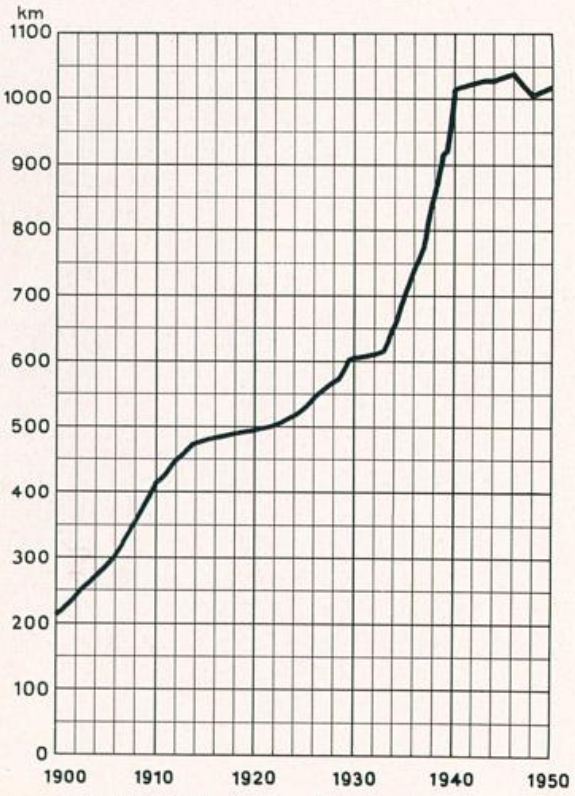


Abb. XVIII b 22 Länge des Gasrohrnetzes Hoch- und Niederdruck

Fast jedes Haus des Versorgungsgebietes der Stadtwerke Bremen ist über den Gasanschluß, die Gasstraßenleitung und zuletzt die Hauptverteilungsleitungen mit dem Gasbehälterraum in Woltmershausen verbunden. Allein der Gasinhalt dieser gewaltigen Rohranlage beträgt ungefähr 20 000 cbm. Eine Vielzahl von Druckreglern sorgt für die Aufrechterhaltung eines möglichst gleichmäßigen Gasdruckes innerhalb des gesamten Verbrauchernetzes. Zur Versorgung der Gebietsteile Bremen-Nord sind weiterhin mehrere Gasbehälter als Verteilerstation in das Rohrnetz eingeschaltet. Zur ordnungsgemäßen Abrechnung des vom Abnehmer verbrauchten Gases stehen ca. 100 000 Gasmesser für Haushalt, Gewerbe und Industrie zur Verfügung.
Das gesamte Versorgungsgebiet der Stadtwerke Bremen AG. umfaßt das Stadtgebiet Bremen einschließlich Bremen-Nord, die mit Gas versorgten Orte des Kreises Grafschaft Hoya und den Ortsteil Lilienthal. Ferner werden von Bremen aus über Ferngasleitungen die Städte Wilhelmshaven, Achim, Osterholz-Scharmbeck und der Ort Ritterhude versorgt (Plan Abb. XVIII b 23).

C. Kriegsschäden und ihre Beseitigung

Die Gasversorgung Bremens einschließlich der Ferngasversorgung erreichte ihren Abgabehöhepunkt im Jahre 1944 mit insgesamt 106 Mill. cbm. Zahlreiche Luftangriffe sowie die vor der Besetzung erfolgten Zerstörungen ließen im April 1945 erstmalig die Gasversorgung der Stadt Bremen einschließlich der ferngasversorgten Gebiete zum Erliegen kommen. Erhebliche Zerstörungen an den Ofenanlagen, den Behältern und sonstigen Einrichtungen, sowie zeitbedingte Schwierigkeiten bei den Wiederherstellungsarbeiten hatten zur Folge, daß die Gasversorgung erst im letzten Viertel des Jahres 1945 in sehr beschränktem Umfange wieder aufgenommen werden konnte. Die Erzeugungskapazität des Gaswerkes, die vor Kriegsende noch 130 000 cbm Kohlengas und 80 000 cbm Wassergas/Tag betrug, stieg von zunächst 9000 cbm auf etwa 60 000 cbm bis Ende November 1945 an. Auch in den folgenden zwei Jahren, die eine Steigerung der täglichen Gasabgabe auf etwa 90 000 cbm brachten, konnte nur ein Teil des nach den Rationierungsbestimmungen der Besatzungsmacht aufs äußerste eingeschränkten Bedarfs durch stundenweise Gasabgabe befriedigt werden.
Der Mangel an Material und Arbeitskräften verzögerte den Wiederaufbau der Erzeugungs- und Verteilungsanlagen. Unzureichende Kohlenlieferungen zwangen zeitweilig zu beschränkter Ausnutzung der vorhandenen Kapazität. Die Gasversorgung bis Ende 1947 war daher absolut unzulänglich. Eine Besserung trat erst ein, nachdem zusätzliche Kohlenmengen bereitgestellt wurden. Seitdem ist die Leistungsfähigkeit des Gaswerkes

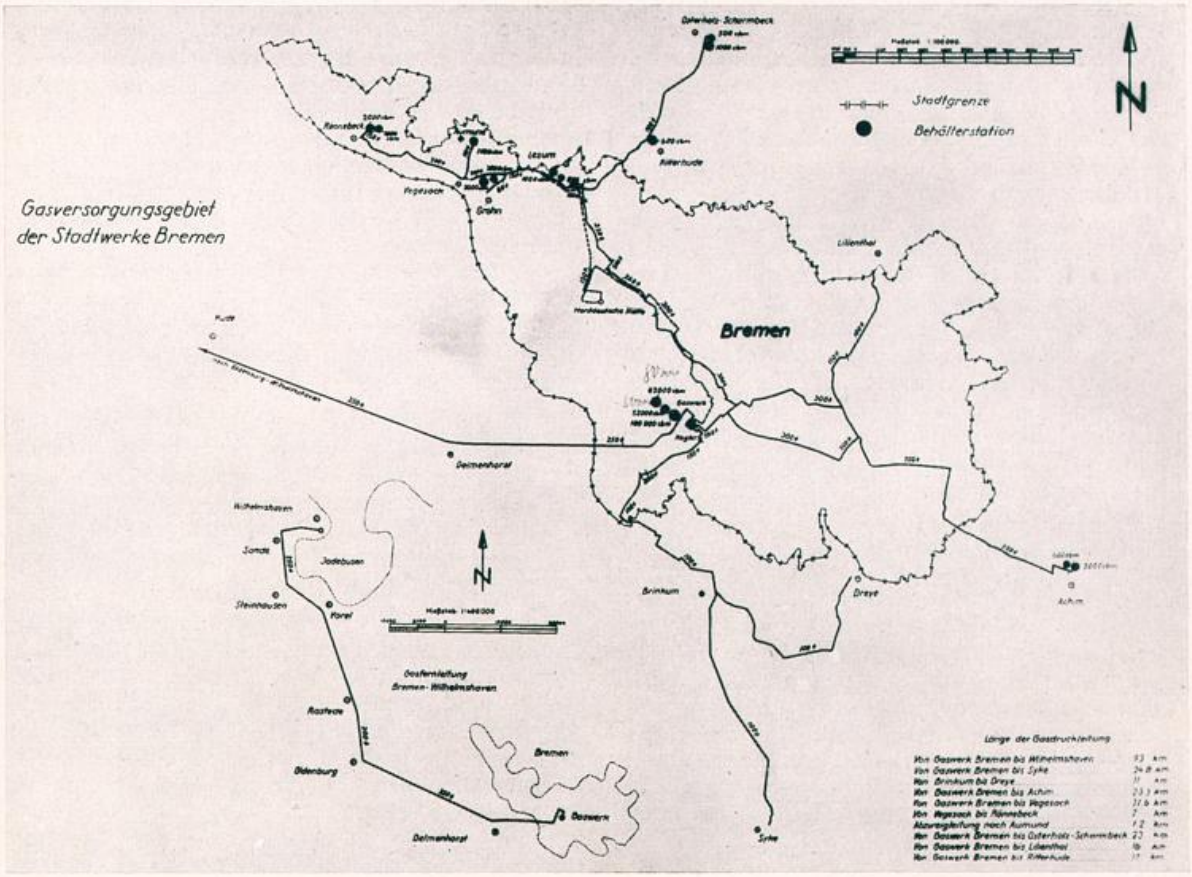


Abb. XVIII b 23 Gasversorgungsgebiet der Stadtwerke Bremen A.G.

nach Neuerstellung von sechs und Reparatur von drei Schrägkammeröfen sowie nach Wiederherstellung der Wassergasanlage laufend heraufgesetzt worden.

Die Beseitigung der schweren Zerstörungen und Schäden im Rohrnetz war eine der wichtigsten und schwierigsten Aufgaben nach dem Kriege. Ein großer Teil des Gasrohrnetzes war durch die Zerstörung der Wasserrohrleitungen voll Wasser gelaufen. Zahllose Schadenstellen mußten mühselig gesucht und beseitigt werden. Die Verbindungsleitungen über die Weser waren sämtlich zerstört und bedurften der völligen Neuerstellung im Rahmen der Brückenwiederherstellung. Die Brükkenkatastrophe im März 1947 brachte eine erneute Unterbrechung der Gasversorgung des rechten Weserufers, nachdem gerade kurz vorher die Altstadtseite der Stadt wieder durch zwei Gasrohrleitungen mit dem Gaswerk verbunden worden war.

Die Verluste und Zerstörungen an Erzeugungs-, Speicherungs- und Fortleitungsanlagen waren außerordentlich groß und umfangreich. Zusätzlich trat durch die zwangsläufige Verlagerung der Bevölkerung in die noch bewohnbaren Stadtteile eine völlig unnatürliche Belastung der Randbezirke des Versorgungsgebietes auf. Die Gasverteilung wurde hierdurch vor ein weiteres Problem gestellt. Noch heute dürften diese Schwierigkeiten in bezug auf die Versorgung nicht ganz beseitigt sein.

Schulz, Martens

III. WASSERWERK

Man kann mit Fug und Recht sagen, daß Bremen zu den Großstädten zählt, für die die Versorgung der Bevölkerung und Industrie mit den notwendigen Mengen an Trink- und Wirtschaftswasser besonders schwierig ist.

Die Schwierigkeiten, denen die Stadt in der Frage der Wasserversorgung früher gegenübergestanden hat und zur Zeit noch steht, sind:

1. Die Tatsache, daß man zu Beginn des Baues neuzeitlicher, zentraler Wasserversorgungsanlagen – um die Mitte des vorigen Jahrhunderts – nicht in der Lage war, Grundwasser von unerwünschten Beimengungen – in erster Linie Eisen und Mangan – zu befreien. Die bereits damals erkannte Zweckmäßigkeit, Grundwasser mit uferfiltriertem Wasser aus den groben Wesersanden in unmittelbarer Nähe des Flusses zu verwenden, scheiterte hieran.

2. Die besonderen geologischen Verhältnisse in Bremen und in der näheren Umgebung.
   Die Sande und Kiese, die hier erbohrt werden, führen mit ihrem geringen Porenvolumen wenig Wasser. Teilweise bestehen die oberen Schichten, die für den Bau von Wasserfassungsanlagen in Frage kommen, aus Lehm und Ton, die somit als Wasserträger ganz ausscheiden. – Merkmale der ungünstigen chemischen Zusammensetzung des Grundwassers sind: besonders hoher Gehalt an Eisen, Mangan, aggressiver Kohlensäure, Chloriden und organischer Substanz. Salzhorste der unteren Bodenschichten, die im Bremer Gebiet sehr zahlreich sind, stehen mit dem Grundwasser der oberen Schichten in Verbindung. Der Salzgehalt des Grundwassers ist vielfach so hoch, daß es für die Verwendung als Trinkwasser gänzlich ungeeignet ist.
3. Die in immer stärkerem Maße zunehmende Verschmutzung der Weser.
   Früher war das Weserwasser klar, mittelhart und hatte niedrige Keimzahlen und geringen Chloridgehalt. Nur nach starken Niederschlägen führte es lehmige Bestandteile. – Als Folge der zunehmenden Bevölkerungsdichte im Einzugsgebiet der Weser und durch die Industrialisierung – insbesondere durch die Abwässer der Kaliausbeute im Werragebiet – hat die Weser in den letzten 75 Jahren – seit dem Bestehen der zentralen Wasserversorgung – eine starke Zunahme der Verschmutzung erfahren (Diagramm Abb. XVIII b 24).

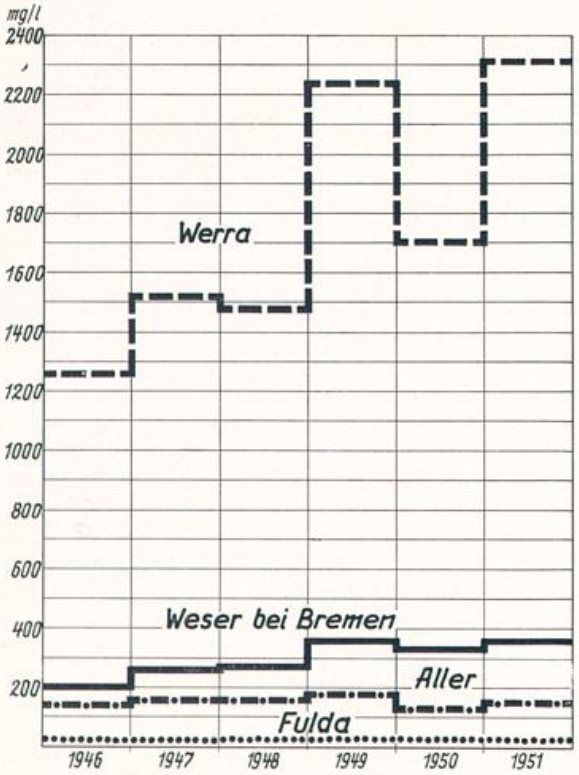


Abb. XVIII b 24 Jahresmittel der Chloride

Aus den unter 1. und 2. genannten Gründen war Bremen bei der Planung seiner Wasserversorgung in den sechziger und siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts gezwungen, zunächst allein auf Weserwasser zurückzugreifen.
Kleinere Grundwasserwerke wurden 1892 für Vegesack und 1928 für Blumenthal gebaut. 1951 konnten die Planungen für beide Grundwasserwerke (Modernisierung und Erweiterung) zum Abschluß gebracht werden.
In der Zeit vor und nach dem ersten Weltkrieg sind bedeutende und umfangreiche Bohrungen auf Grundwasser in der Umgebung von Bremen durchgeführt worden. Das Ergebnis der Untersuchungen war:

> „In der näheren und weiteren Umgebung ist kein Gebiet vorhanden, das für die Erstellung einer großen Wasserfassungsanlage – ausreichend für ganz Bremen – geeignet ist. Der Bau von Grundwasserwerken mittlerer Leistung in größerer Entfernung südlich von Bremen erscheint möglich."

Bis heute hat man sich jedoch zum Bau dieser Grundwasserwerke nicht entschließen können.
Die Stadt Bremen hat in den zwanziger und dreißiger Jahren mit der Kaliindustrie Abmachungen getroffen, wonach als Folge der Ableitung der Kaliabwässer in Werra und Weser der Chloridgehalt der Weser bei Bremen nicht höher als 350 mg/Ltr. sein darf.
Seit dem Jahre 1935 erfahren der Chloridgehalt und die Härte des Bremer Leitungswassers eine Herabsetzung durch die Beimischung von chloridarmem, weichem Talsperrenwasser, das aus der Sösetalsperre von den Harzwasserwerken des Landes Niedersachsen geliefert wird. Hierüber liegt ein Vertrag vor, der einen Fremdbezug von 5 000 000 cbm/Jahr sicherstellte. Auf Grund einer weiteren Vereinbarung liefern die Harzwasserwerke ab 1951 ein Mehr von 2 000 000 cbm/Jahr. Die Gesamtmenge wird künftig aus der Sösetalsperre und aus einem von den Harzwasserwerken ausgebauten Grundwasserwerk bei Liebenau in der Nähe von Nienburg geliefert. Die Qualität des

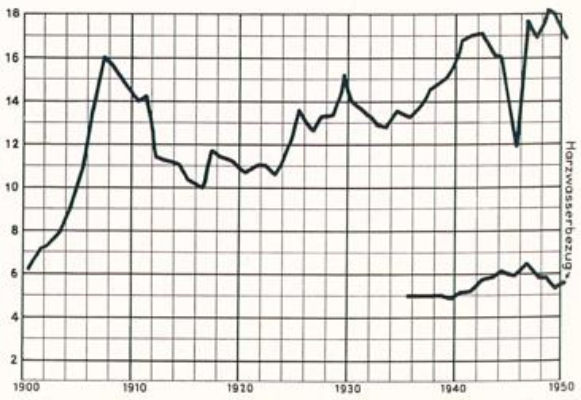


Abb. XVIII b 25 Jährliche Wasserabgabe in Millionen cbm

Liebenauer Wassers entspricht der des Talsperrenwassers. Die Sösetalsperre und das Grundwasserwerk Liebenau sind mit modernsten Aufbereitungsanlagen ausgestattet. Beide Werke fördern in dieselbe – 1935 in Betrieb genommene – Leitung, die jetzt mit 7 000 000 cbm/Jahr voll ausgelastet ist.
Die genannten Werke sind im Jahre 1951 an der Gesamtförderung wie folgt beteiligt gewesen (Diagramm Abb. XVIII b 25):

Eigene Förderung:

Wasserwerk Bremen, Stadtwerke Bremen AG. (Oberflächenwasser)	10 600 000 cbm
Wasserwerk Blumenthal, Stadtwerke Bremen AG. (Grundwass.)	525 000 cbm
Wasserwerk Vegesack, Stadtwerke Bremen AG. (Grundwasser) . . .	385 000 cbm

Fremdbezug:

Sösetalsperre, Harzwasserwerke des Landes Niedersachsen (Oberflächenwasser)	4 320 000 cbm
Wasserwerk Liebenau, Harzwasserwerke des Landes Niedersachsen (Grundwasser)	1 870 000 cbm
Insgesamt:	17 700 000 cbm

Zur Zeit ergibt sich, dem Herkommen des Wassers nach, ein prozentualer Anteil an:

Oberflächenwasser	von 84 Prozent
Grundwasser	von 16 Prozent.

Der vorstehende Vergleich zeigt, daß der Weser für die Wasserversorgung der Stadt die größte Bedeutung zukommt. Von den deutschen Strömen liegt die Weser bezüglich der abfließenden Wassermengen an vierter Stelle. In den letzten fünf Jahren war die mittlere Wasserführung etwa 250 cbm/sek. Die niedrigste Wasserführung war 70 cbm/sek.
Der maximale Wasserbedarf der Stadt liegt bei 1,5 cbm/sek; er kann also mit einem kleinen Bruchteil der minimalsten Wasserführung des Stromes gedeckt werden.

Der Bau und die technische Entwicklung der Wasseraufbereitungs- und -förderanlage des Wasserwerkes auf dem Werder

Zu Anfang der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts begann man in Bremen mit dem Bau einer neuzeitlichen zentralen Wasserversorgungsanlage. Die Planung wurde von dem Engländer William L i n d l e y durchgeführt, der als einer der größten Pioniere der Wasserversorgungstechnik des 19. Jahrhunderts angesehen wird. Wirtschaftliche Krisen und Kriegsnöte verzögerten die Ausführung der Bauvorhaben, so daß das neue Wasserwerk auf dem Werder erst im Jahre 1873 in Betrieb genommen werden konnte.
Über die Wasserversorgungsverhältnisse aus der Zeit vor Inbetriebnahme des Werkes seien nachstehend zwei kurze Auszüge aus einem Werk von Dr. med. Ph. H e i n e m a n n „Die Freie Hansestadt Bremen und ihr Gebiet in topographischer, medizinischer und naturhistorischer Hinsicht", herausgegeben im Jahre 1836, Verlag A. D. Geisler, Bremen, wiedergegeben:

„Nicht am unrechten Orte möchte es sein, hier einige Bemerkungen über das Trinkwasser in Bremen und seinem Gebiete einzuschalten.
Im ganzen genommen ist der Bremer, wie an einem anderen Orte gezeigt werden wird, eben kein großer Liebhaber vom Wassertrinken, und nur in der neuesten Zeit ist es einigermaßen zur Modesache, gewiß nicht ohne guten Nutzen geworden. Zum Trinken wird in der Stadt wohl nur das Wasser aus den Brunnen benutzt, die sich in den meisten größeren Privathäusern befinden, und von denen es noch 77 öffentliche gibt, namentlich 56 in der Altstadt, 19 in der Neustadt und nur 2 in den Vorstädten. Zum technischen Gebrauche, wie für den Haushalt, dient häufig das Weserwasser, welches mittels mehrerer Pumpereien durch bleierne Röhren in einen großen Theil der Häuser geleitet, und dort, um seine schlammigen Theile abzusetzen, in großen steinernen Behältnissen gesammelt wird."

„Denn nur in dem Schmutze der den Sümpfen oftmals gleichenden Straßen darf man den Grund suchen, daß sie, trotz ihrer an sich gesunden Lage, und der nicht zu großen Überhäufung mit Menschen, dennoch zuweilen, wie die Gänge der Neustadt, der Sitz des Faulfiebers sind, während es an keiner anderen Stelle der Stadt herrscht, wie dieses noch im Jahre 1817 der Fall war, in welchem von dem angestellten Armenarzte in einer einzigen beschränkten Gegend hinter dem Paulsberge zu gleicher Zeit 65 am Typhus leidende Kranke behandelt wurden, der indessen nicht der grundlosen schmutzigen Straße allein die Schuld beimaß, sondern auch dem Umstande, daß man unvorsichtiger Weise in die unmittelbare Nähe eines dort befindlichen Brunnens das Kadaver eines Pferdes eingescharrt hatte."

Zur Zeit der Schilderung vorstehender Verhältnisse zählte Bremen 40 000 Einwohner. Bei Inbetriebnahme des Wasserwerkes auf dem Werder hatte Bremen bereits 70 000 Einwohner.
Zum Wasserwerk gehörten beim Beginn der zentralen Versorgung drei Langsamfilter mit 2000 qm Filterfläche, ein Reinwasserkeller und das jetzige Turmgebäude, das noch heute von den Bremern als „Wasserkunst" bezeichnet wird (Abb. XVIII b 26). Im Keller des Turmgebäudes und in einem Anbau waren Kessel und Dampfpumpen und im Oberteil des Gebäudes ein Behälter mit einem Fassungsvermögen von 1700 cbm untergebracht. Das Wasser wurde von der Weser durch eine gußeiserne Rohrleitung von 736 mm l. W. in einen Schacht geführt, aus dem es durch Maschinen – als Rohr-

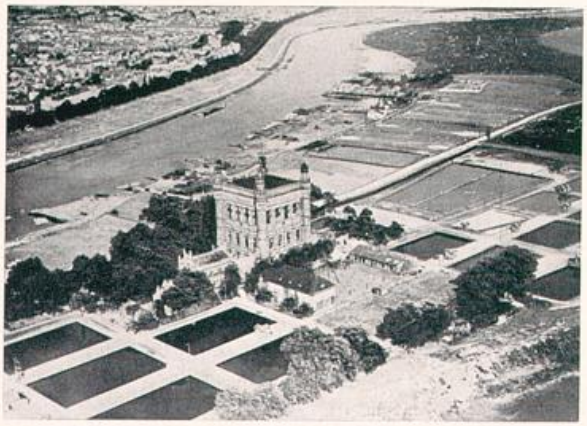


Abb. XVIII b 26 Das Bremer Wasserwerk auf dem Werder, Luftbild, 1926



Abb. XVIII b 27 Blick vom Wasserturm auf Klärbecken, Langsamfilter und Reinwasserbecken

wasserpumpen bezeichnet – auf die Filter gepumpt wurde. Nach dem Durchfluß durch die Filter wurde das Wasser im Reinwasserkeller gesammelt und von hier ebenfalls mit Maschinen – als Reinwasserpumpen bezeichnet – in das in der Stadt angelegte Wasserverteilungsnetz gedrückt. Damit war eine Anlage geschaffen worden, die zu den technisch vollkommensten der damaligen Zeit gehörte.

Auf Grund der starken Zunahme der Bevölkerung und des dadurch steigenden Wasserbedarfs in den folgenden Jahrzehnten war eine ständige Erweiterung der Werksanlagen erforderlich. Bei diesen Erweiterungen war man immer bemüht, sich dem jeweiligen Stand der allgemein in der Entwicklung begriffenen Technik anzupassen.

Das für die Aufbereitung des Wassers verwendete Prinzip der Langsamfilter wird auch heute noch angewendet. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß diese Art der Filtration für die Entkeimung von Oberflächenwasser als sicherste Methode angesehen werden muß. Die Filterfläche des Werkes wurde immer wieder vergrößert. Im Jahre 1900 waren 12 Filter, 1905 bereits 20 Filter und zur Zeit sind im Werk 24 Filter in Betrieb, mit einer Gesamt-Filterfläche von 29 000 qm (Abb. XVIII b 26 u. 27). Vorklärbecken sind zu einem Fassungsraum von 30 000 cbm und Reinwasserkeller

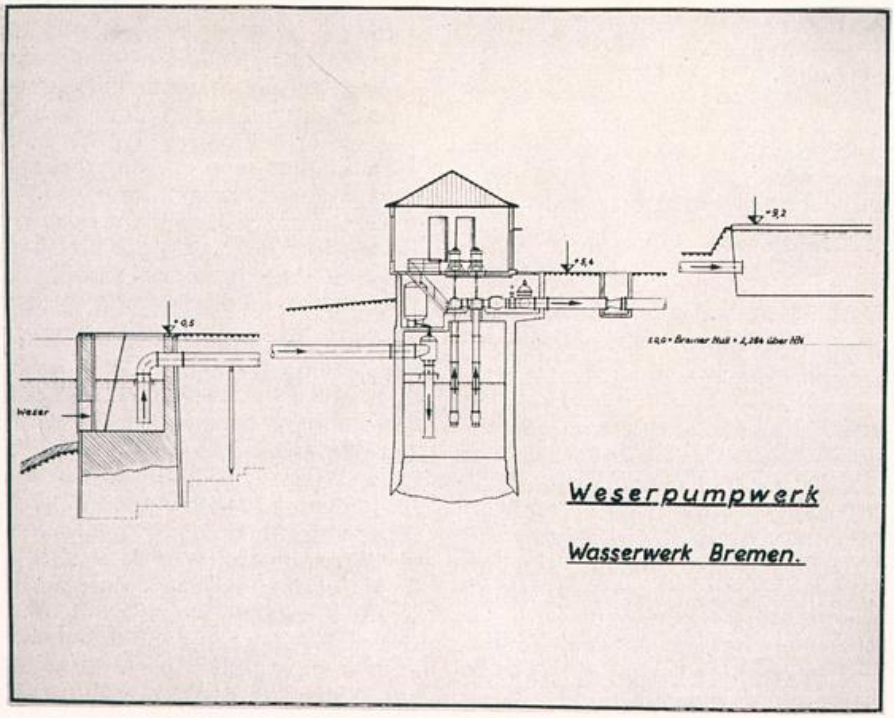


Abb. XVIII b 28 Neue Schöpfstelle, 1951, Bauleitung Obering. Steinwald

für einen Inhalt von 18 000 cbm ausgebaut worden. Die Zuführungsleitungen von der Weser, die Roh- und Reinwasserpumpen und die verbindenden Rohrleitungen sind jeweils auf die Größe der Aufbereitungsanlagen abgestimmt worden. Das anfangs verlegte Zuführungsrohr von der Weser genügte ebenfalls später der größeren Förderleistung des Werkes nicht mehr. Um 1900 wurde ein zweites Rohr von 1000 mm NW verlegt.

Als Folge der Weserkorrektion ist der Wasserstand der Weser allgemein niedriger geworden. Bei Ebbe lagen die Zuführungsrohre des Wasserwerkes frei. 1928 mußte ein schwimmendes Pumpwerk angelegt werden. 1951 wurde an der Weser eine neue Schöpfstelle gebaut, von der aus mit zwei Heberleitungen von 1000 mm NW das Weserwasser in einen Sammelschacht gehebert wird. Aus dem Sammelschacht drücken es Rohrschraubenpumpen in die Klärbecken (Abb. XVIII b 28).

Die bis heute in der Stadt verlegten Rohrleitungen haben eine Länge von insgesamt etwa 800 km in den Weiten von 80 bis 1000 mm NW. 70 000 Hausanschlußleitungen mit Wasserzählern sind vorhanden (Diagramm Abb. XVIII b 29).

Bereits in den Jahren nach dem ersten Weltkriege hatte man einzelne Dampfkolbenpumpen auf elektrischen Antrieb umgestellt. 1951 sind die Kolbenpumpen durch moderne Kreiselradmaschinen mit direktem Elektromotorenantrieb ersetzt und die Kesselanlagen des Werkes mit allen Dampfpumpen außer Betrieb genommen worden (Abb. XVIII b 30). Das Werk erhielt eine den neuesten Erkenntnissen der Technik entsprechende Hochspannungs-Schaltanlage, 7000 Volt. Für die Zuleitung des Stromes vom Elektrizitätswerk zum Wasserwerk stehen drei Kabel zur Verfügung.

Im letzten Kriege sind die Anlagen des Wasserwerkes durch zahllose Bombenangriffe zu 50 Prozent zerstört worden (Abb. XVIII b 31). Nach Beendigung des Krieges zeigte sich ein furchtbares Bild der Vernichtung. Bei den Angriffen haben vierzehn Männer der Belegschaft des Wasserwerkes ihr Leben lassen müssen.

Erst nach drei Monaten waren die gröbsten Maschinenschäden soweit behoben, daß mit der Förderung allmählich wieder begonnen werden konnte. Die Harzwasserzufuhr hingegen erlitt nur eine Unterbrechung von wenigen Tagen. Die Bevölkerung hatte nach der Wiederinbetriebnahme der Harzwasserzuleitung hiervon jedoch kaum Nutzen; denn der größte Teil des Wassers ging im stark zerstörten Rohrnetz der Stadt verloren.

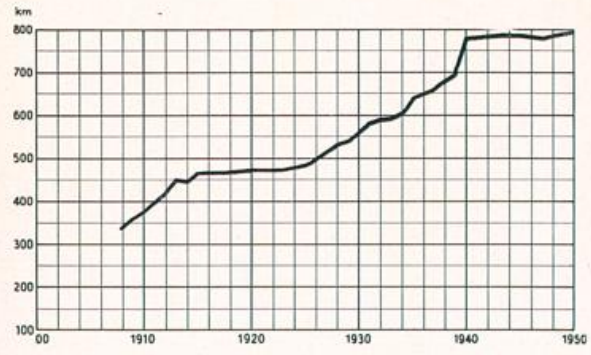


Abb. XVIII b 29 Länge des Wasserrohrnetzes

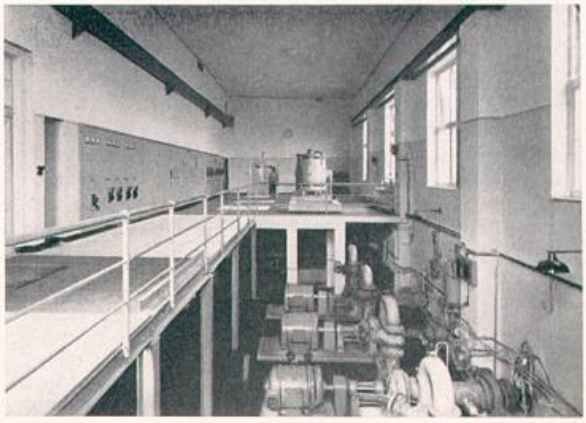


Abb. XVIII b 30 Neuerbautes Maschinengebäude mit Reinwasserpumpen, 1949/50



Abb. XVIII b 31 Zerstörung von Pumpenhaus und Reinwasserkeller, Juni 1944

Das Wasserwerk Blumenthal

Von den auf Bremer Gebiet befindlichen Grundwasserwerken hat das Wasserwerk Blumenthal die größte Förderleistung. Wenngleich die Kapazität dieses Werkes klein ist, so kommt ihm doch für die Versorgung von Bremen-Nord eine wesentliche Bedeutung zu.
Das Wasserwerk liegt im unteren Teil der Blumenthaler Aue. Hier sammelt sich Grundwasser aus einem Einzugsgebiet von etwa 30 qkm Größe in feinen Kiesen und Sanden, die Schichten bis zu 40 m Stärke ausmachen. Als wassertragende Sohle sind der Lauenburger Ton und tertiäre Tone anzusehen. Damit sind geologische Verhältnisse gegeben, wie sie sich derart günstig für die Erstellung von Wasserfassungsanlagen sonst an keiner Stelle auf bremischem Gebiete vorfinden. In bakteriologischer Hinsicht ist das Wasser vollkommen einwandfrei. Die unerwünschten chemischen Bestandteile – Eisen, Mangan und Kohlensäure – müssen entfernt werden. Die Wasserfassungsanlagen bestehen aus sieben Brunnen, wovon vier nach dem Kriege geteuft worden sind.
Der Bau einer neuen Aufbereitungsanlage und die Aufstellung von neuen Pumpen wurde 1951 zunächst für eine Leistung von 250 cbm/h in Angriff genommen. Die Gebäudeanordnung ist so getroffen, daß ein späterer Ausbau auf 400 cbm/h ohne weiteres möglich ist (Abb. XVIII b 32).

Die Chlorung des Wassers als zusätzliche Sicherheitsmaßnahme

Nach dem ersten Weltkrieg sind in Deutschland mehr oder weniger alle Wasserwerke, die Oberflächenwasser und uferfiltriertes Grundwasser fördern, mit Chlorungsanlagen ausgestattet worden. Im Bremer Wasserwerk – Oberflächenwasserwerk – setzte man seit 1928 so viel Chlor zu, wie es eine restlose Entkeimung des Wassers erforderte. Nach dem zweiten Weltkriege forderte die amerikanische Militärregierung eine Überchlorung des Wassers. Gegenüber der Zeit vor dem Kriege muß das Wasser jetzt mit der mehrfachen Menge gechlort werden. Durch diese Überchlorung erhält das Wasser einen so verstärkten Chlorgeschmack, daß es von weiten Bevölkerungskreisen als unappetitlich abgelehnt wird.

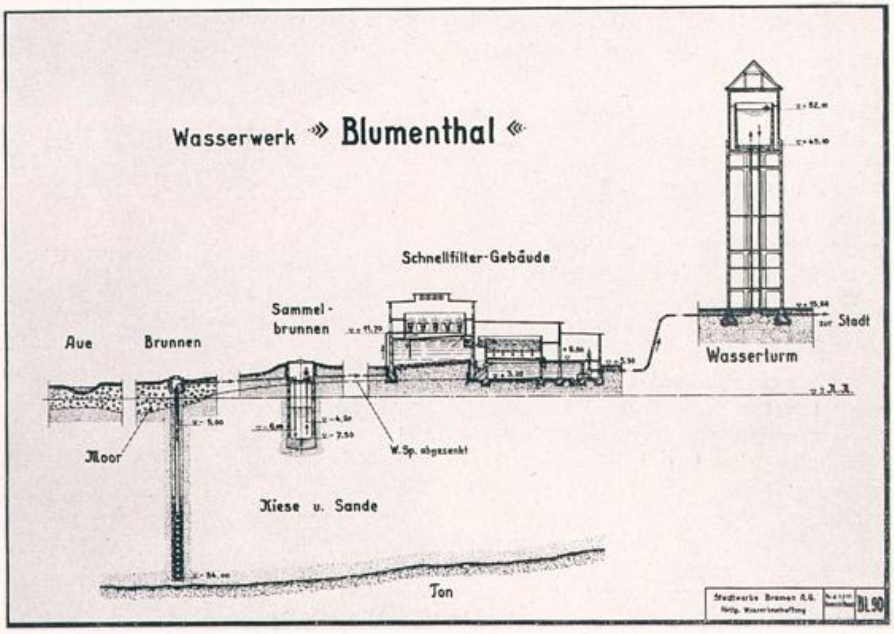


Abb. XVIII b 32 Wasserwerk Blumenthal, Bauleitung Obering. Steinwald

---

Die chemische und bakteriologische Überwachung des Wassers aus zentraler Versorgung wird in Bremen durchgeführt von:

dem Hauptgesundheitsamt,
dem Hygienischen Institut,
der Staatl. Chem. Untersuchungsanstalt,
dem Werkslaboratorium im Wasserwerk.

Schulz, Ohl
Kastroll

c) Straßenbahnen, Vorortbahnen

Der langgestreckte Raum des Landes Bremen mit seinen verschiedenen industriellen Schwerpunkten stellt, insbesondere nach der Eingliederung der Gemeinden nördlich der Lesum, an den Personennahverkehr erhebliche Anforderungen. Im Gegensatz zu der Zeit um die Jahrhundertwende, als Bremen noch vorwiegend Handelsstadt war und der Hauptverkehr sich in der Altstadt abspielte, sind heute Entfernungen in Wechselbeziehung zwischen Industrie und Wohngebieten bis zu 30 Kilometer zu überbrücken. Neben der Bundesbahn und einigen Kleinbahnen sind die Bremer Straßenbahn A. G. und deren Tochtergesellschaft, die Bremer Vorortbahnen G. m. b. H. (BVG), Hauptträgerinnen für den Personennahverkehr, während die vielen aus dem niedersächsischen Raum hereinstoßenden privaten Linien (Abb. XVIII c 1) das bremische Gebiet ohne Zwischenbedienung durchfahren. Es sollen hier daher nur diese beiden Verkehrsgesellschaften Gegenstand der Betrachtung sein.

Von 1899 bis 1901 erfolgte die Elektrifizierung der Linien der im Jahre 1899 zur Bremer Straßenbahn A.G. zusammengeschlossenen beiden Pferdebahngesellschaften. Das ursprünglich eingleisige Netz von zirka 50 Kilometer Länge (Abb. XVIII c 2) konnte im Laufe der Jahre größtenteils zweigleisig ausgebaut werden. Die Gleislänge beträgt heute 139 Kilometer (Abb. XVIII c 3). Der Verkehr im Stadtgebiet auf beiden Seiten der Weser wird zur Zeit mit zehn Straßenbahnlinien, einer Oberleitungs-Omnibuslinie (Obus) und zwei Kraftomnibuslinien durchgeführt. Die Obuslinie wurde Ende 1949 an Stelle der eingleisigen Straßenbahnlinie 8 (Gröpelingen-Burg) eingerichtet und über Burg hinaus bis Burgdamm verlängert. Der Verkehr im Raum Bremen-Nord und der Verkehr nach den Vororten Lilienthal/Falkenberg, Oberneuland, Osterholz/Tenever, Arbergen/Mahndorf, Arsten/Habenhausen, Huchting, Strom/Sandhausen, Seehausen/Hasenbüren wird durch die Autobuslinien der Bremer Vorortbahnen G. m. b. H. bedient. Eine Schnellbuslinie verbindet neben der Bundesbahn und der Straßenbahn die Verkehrszentren Bremen und Bremen-Nord (Abb. XVIII c 4).

Die derzeitigen Linienlängen betragen:

a) Von der Bremer Straßenbahn A. G. betrieben:

		km
Linie 2	Gröpelingen – Markt – Sebaldsbrück	14,256
3	Gröpelingen – Markt – Weserwehr	11,297
4	Horn – Hauptbahnhof – Markt – Arsterdamm	10,038
5	Neust.-Bhf. – Pappelstr. – Markt – Hauptbhf. – Bürgerpark – Hemmstraße – Admiralstr. – Hauptbahnhof – Markt – zurück zum Neust.-Bhf.	5,791

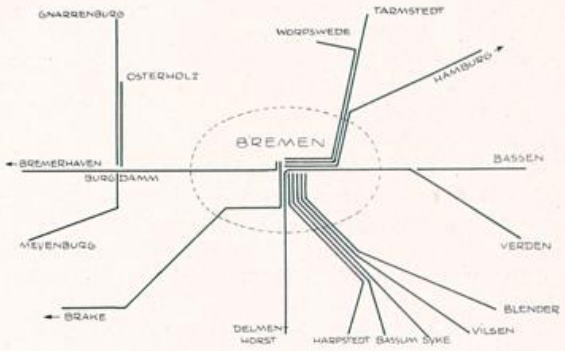


Abb. XVIII c 1 Private und andere Autobuslinien

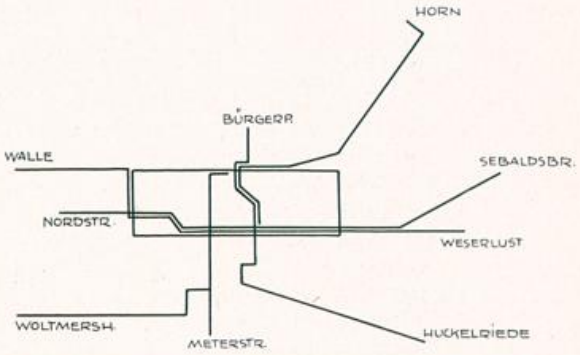


Abb. XVIII c 2 Straßenbahn-Liniennetz im Jahre 1901

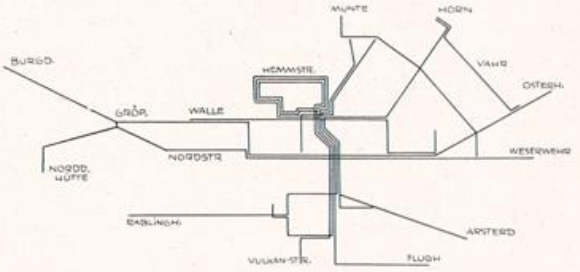


Abb. XVIII c 3 Straßenbahn-Liniennetz im Jahre 1950

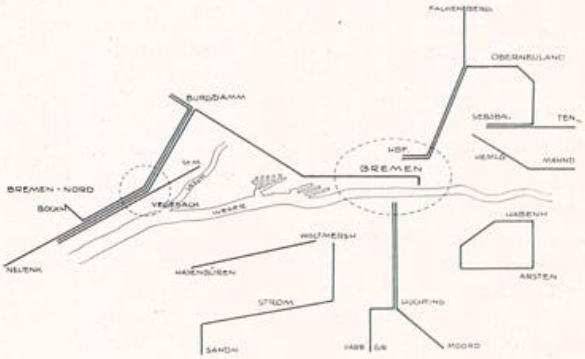


Abb. XVIII c 4 Autobus-Liniennetz der BVG im Jahre 1950

6	Pappelstr. (Gastfeldstr.) – Brill – Hauptbahnhof – Hemmstr.	4,974
7	Rablinghausen – Westerstr. – Markt – Hauptbhf. – Admiralstr. – Hemmstr. – Bürgerpark – Hauptbhf. – zurück nach Rablinghausen	8,132
8	(Obus-Betrieb) Gröpelingen – Burgdamm	7,100
10	Waller Bahnhof – Hauptbhf. – Städt. Krankenanstalten	5,817
11	Gröpelingen – Norddeutsche Hütte	4,112
15	Flughafen – Markt – Hauptbhf. – Wachmannstr.	6,639
16	Langemarckstr. (Vulkanstr.) – Brill – Hauptbhf. – Hartwigstr. ..	5,268
21	(Autobusbetrieb) Horn – Vahrer Str. – Sebaldsbrück	5,500
22	(Autobusbetrieb) Munte – Kirchbachstr. – Hohwisch	5,955

b) Von der BVG betrieben:

		km
Linie A	Horn – Lilienthal – Falkenberg	9,0
B	Horn – Oberneuland – Osterholzer Landstr. – Sebaldsbrück	11,7
D	Sebaldsbrück – Tenever	4,6
E	Sebaldsbrück – Mahndorf	6,9
G	Arsterdamm – Arsten – Habenhausen	9,6
H	Pappelstr. – Moordeich	6,2
J	Pappelstr. – Varrelergraben	6,4
K	Woltmershausen – Strom – Sandhausen	8,5
L	Rablinghausen – Hasenbüren ...	7,8
N	Burgdamm – Vegesack – Neuenkirchen	18,6
O	Blumenthal – Vegesack – Grohn – St. Magnus	7,5
P	Blumenthal – Bockhorn (Landesgrenze)	4,0
R	Vegesack – Hammersbeck	3,4
	Schnellbus-Linie Bremen (Wall) – Vegesack – Blumenthal	22,9

Gleisnetz

Durch Elektrifizierung, Einsatz schwererer Wagen und steigende Geschwindigkeit wurde eine Verstärkung der Schienenprofile erforderlich. An die Stelle der Schienenprofile (7 b, 14 a, 17 c, 14 f und 25 b) mit einem durchschnittlichen Widerstandsmoment von 250 cm^3 traten ab 1906 Profil 38 und ab 1910 das wirtschaftlichere und noch heute verwendete Profil NP 4.

Die ursprüngliche Schienenverbindung durch Schraublaschen wurde durch elektrische Laschennahtschweißung verbessert und ab 1910 durch aluminothermische Stoßschweißung ersetzt.

Bei der Konstruktion der Abzweigungen mußte der steigenden Beanspruchung durch stabilere Bauweise Rechnung getragen werden. Die Herzstücke, zunächst aus Normalschienen zusammengesetzt, wurden später aus Vollkopfschienen mit ausgefräster Flachrille gefertigt. Es folgten Spezialschienen mit verstärktem Kopf (Hochkopfschienen) bzw. verstärktem Steg (Dickstegschienen). Heute wird das Herzstück als Block gegossen (Blockherzstück), die Schenkel werden angeschweißt.

Die Weichen wurden zunächst in 5 Meter Länge hergestellt, der bewegliche Teil (Zunge) war in einem Drehstuhl gelagert (Drehstuhlweiche). Sie wurden ersetzt durch Weichen bis 6,5 Meter Länge, deren Zungen aus einem Stück mit der Anschlußschiene hergestellt sind (Federzungenweiche), wie sie heute noch verwendet werden. Für die im Zuge der Linienführung betriebsmäßig zu bedienenden Weichen wurden seit 1923 elektrisch betätigte Weichenstellvorrichtungen eingebaut, die der Fahrer durch Einschaltung des Fahrstroms bedient. Der erhöhte Verschleiß, insbesondere in den Kurven und Anlagen, zwang zur Vergütung des Materials für Kurvenschienen. Hierzu gehört auch die in den letzten 25 Jahren durchgeführte elektrische Auftragsschweißung in Anlagen und Kurven, die die Lebensdauer dieser Gleisteile erheblich erhöht hat.

Die Oberflächenentwässerung, zunächst nur durch Kanalisierung der Weichenkästen erreicht, wurde infolge der schädlichen Einwirkung eindringenden Oberflächenwassers auf die Gleislage erweitert auf markante Gefällbrechpunkte im Gleis und in den letzten Jahren auf i. D. 50 Meter Abstände im Gleisnetz.



Abb. XVIII c 5 Straßenbahnwagen im Jahre 1908

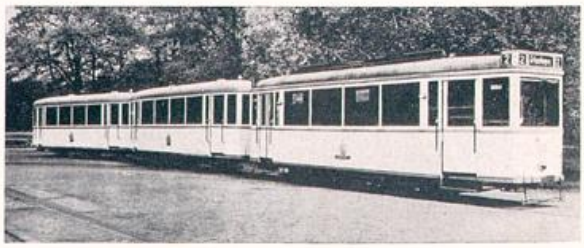


Abb. XVIII c 6 Straßenbahnwagenzug, 1940

Straßenbahnfahrzeuge

Die ersten sechs Wagen der elektrischen Bahn, die 1890 von der Börse zum Bürgerpark anläßlich der Ausstellung fuhren, hatten ihre elektrische Ausrüstung von der amerikanischen Firma Thomson-Houston Electric Company in Boston (USA). Die Motorwagen hatten erstmalig Rollenstromabnehmer und parallelgeschaltete Motoren mit einer Leistung von 10 PS und einer Umdrehungszahl von 800 bis 1000/min. Die Fahrdrahtspannung war 500 V Gleichstrom. Geschaltet wurden die Motoren mit Hilfe eines Schlitten-Rheostaten. Als Bremse diente eine Handbremse, in Notfällen durfte Gegenstrom gegeben werden. Die Höchstgeschwindigkeit der Wagen betrug 30 km/h. Laut polizeilicher Vorschrift durfte in Bremen eine Geschwindigkeit von 16 km/h nicht überschritten werden. Entsprechend der geringen Geschwindigkeit war der Bau der Fahrzeuge sehr leicht, auch der Achsabstand war klein, so daß die Wagen zum Schlingern neigten. Das Fassungsvermögen der Wagen betrug 20 Personen. Die Flure waren nicht verglast (Abb. XVIII c 5). Kurz vor und nach dem letzten Kriege wurden Wagen von der Waggonfabrik Gottfr. Lindner und der Bremer Maschinenbau- und Dockbetrieb G. m. b. H. beschafft, die als Drei-Wagen-Züge ein Fassungsvermögen von rund 200 Fahrgästen haben. Sie sind mit zwei Gleichstrommotoren von 60 kW = 81,5 PS ausgerüstet. Die Fahrdrahtspannung beträgt 550 V, als Stromabnehmer werden Scherenstromabnehmer verwendet. Geschaltet werden die Motoren mit neuzeitlichen Nockenfahrschaltern, die auf den Fluren angeordnet sind. Als Betriebs- und Notbremse dient der für diesen Zweck kurzgeschlossene Motor, die Handbremse ist lediglich eine Feststellbremse (Abb. XVIII c 6).

In Anlehnung an Ausführungen im Ausland werden zur Zeit Großraumwagen mit einem Fassungsvermögen von etwa 100 Personen entwickelt. Als Zugeinheiten sind zwei Wagen vorgesehen, die das gleiche Fassungsvermögen haben wie ein Drei-Wagen-Zug neuerer Bauart. Zur Bedienung dieser Züge sind jedoch statt vier nur drei Mann erforderlich. Die Wagen sind als Vierachser für Einrichtungsverkehr ausgebildet. Der Führerstand für den Fahrer ist mit einem bequemen Sitz versehen. Die neuzeitlichen Schaltgeräte können im Sitzen bequem bedient werden. Um die schnelle Abfertigung einer so großen Fahrgastzahl zu ermöglichen, sind die Wagen für Fahrgastfluß eingerichtet. Sie haben hinten drei Eingänge, in der

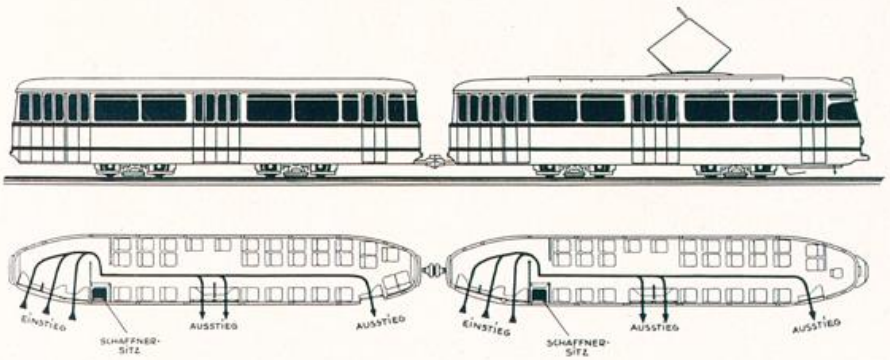


Abb. XVIII c 7 Großraumwagen für etwa 100 Personen

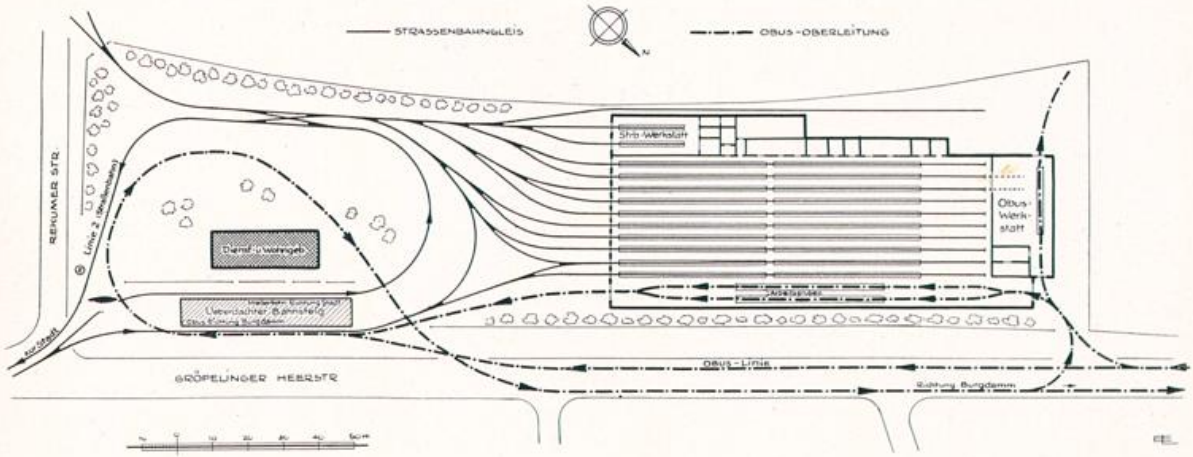


Abb. XVIII c 8 Grundriß der Bahnhofsanlage Gröpelinger Heerstraße nach Errichtung des O-Bus-Betriebes, 1949

Mitte zwei und vorn einen Ausgang. Der Schaffner hat einen festen Sitz. Die Züge sind zur Erhöhung der Betriebssicherheit mit Luftdruckbremsen und batteriegespeisten Schienenbremsen ausgerüstet (Abb. XVIII c 7).
Der zur Zeit aus 188 Triebwagen und 251 Beiwagen bestehende Wagenpark der Straßenbahn ist auf den sieben Betriebsbahnhöfen: Haferkamp, Gröpelingen (Abb. XVIII c 8), Hohwisch, Horn, Arsterdamm, Sebaldsbrück und Woltmershausen untergebracht. Für die Unterhaltung des Wagenparks besteht in der Hansastraße eine zentrale Hauptwerkstatt.



Abb. XVIII c 9 Alte BVG-Autobusse, 1925



Abb. XVIII c 10 Moderner Reise-Autobus der BVG mit Unterflurmotor, 1950



Abb. XVIII c 11 O-Bus der Bremer Straßenbahn A.G. 1949

Stromversorgung

Während in den Anfängen der Elektrifizierung der Bahnstrom in einem der Gesellschaft gehörenden Kraftwerk erzeugt und der Strom als Gleichstrom verteilt wurde, wird heute der Strom vom städtischen Elektrizitätswerk als Drehstrom mit 7000 bzw. 10 000 Volt Spannung an dezentralisierten Hochspannungsübergabestellen bezogen und in bahneigenen Gleichrichterwerken in Bahngleichstrom von etwa 600 Volt Spannung umgeformt. Dies hat den Vorteil, daß die Speisekabel kurz gehalten werden können, wodurch ein geringerer Spannungsabfall und damit auch geringere Energieverluste im Kabelnetz auftreten. Das gesamte Fahrleitungsnetz ist durch in die Fahrleitung eingebaute Trennschalter in variable Stromversorgungsbezirke aufgeteilt.

Autobusse und Obusse

Die ersten Wagen aus den Jahren 1925 bis 1927 waren Hansa-Lloyd-Wagen mit einem Fassungsvermögen von 16 Personen und 40 PS Leistung sowie Büssing-Dreiachser mit einem Fassungsvermögen von 45 Personen und 55 PS Leistung. Die neuen Mercedes-Wagen und Büssing-Unterflurwagen haben bei einer Leistung von 100 bis 120 PS ein Fassungsvermögen bis zu 70 Personen. Ursprünglich waren die Wagen für Benzinbetrieb mit Otto-Motoren ausgerüstet; heute sind die Wagen, mit einigen Ausnahmen, für Dieselbetrieb eingerichtet (Abb. XVIII c 9 und 10).
Die Obusse haben ein Fassungsvermögen von 80 Personen und sind mit einem Doppelkollektormotor von 120 PS ausgerüstet. Sie werden auf der Burger Strecke im Anhängerbetrieb gefahren (Abb. XVIII c 11).
Der Autobus-Wagenpark besteht aus 85 Triebwagen und 34 Anhängern, der Obus-Wagenpark aus 13 Triebwagen und 11 Anhängern.

Über die Hochbauten

unterrichten die Abbildungen XVIII 12 bis 17 und XVIII c 20.

Ausblick

Auch in Zukunft wird der Personenverkehr in einer Stadt von der Größe und dem Ausmaß Bremens in erster Linie von der Straßenbahn getragen sein. Für die Verkehrsplanung sind jedoch die drei Verkehrsmittel: Straßenbahn, Oberleitungsomnibus (Obus) und Kraftomnibus vorzusehen. Bei fortschreitender Zunahme des Verkehrs muß gegebenenfalls von einem Verkehrsmittel zum anderen übergegangen werden. Strecken geringerer Verkehrsbedeutung (periphere Linien, die einzelne Stadtteile verbinden) werden zunächst für die Bedienung durch Obus oder Autobus vorgesehen.



Abb. XVIII c 12 Verwaltungsgebäude zerstört, erbaut 1913, Architekt Jacobs †

Auf diese Erfordernisse wird im Rahmen der Neuplanung entsprechend Rücksicht genommen. U. a. ist der Bau einer dritten Ostweststrecke im Zuge Falkenstraße – Birkenstraße – Richtweg – Häfen – Humboldtstraße geplant, um die Innenstadt und den Bahnhofsvorplatz zu entlasten. Weiter wird angestrebt, auf den Hauptausfallstraßen nach Möglichkeit den Wagen- und Straßenbahnverkehr zu trennen, sei es, indem die Straßenbahn einen eigenen Bahnkörper erhält oder in Parallelstraßen geführt wird. Für später ist in der Altstadt zwischen Doventor und Ostertor die Führung der Straßenbahn als sogenannte Unterpflasterbahn ins Auge gefaßt.

Eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit muß angestrebt werden. Sie soll durch Maßnahmen der Stadtplanung (Verbreiterung der Straßen und Gleisabstände, Anlage besonderer Bahnkörper) ermöglicht werden.

Aus der Erkenntnis, daß in den verflossenen 50 Jahren die Entwicklung des Nahverkehrs einen ungewöhnlichen Aufschwung genommen hat, wird man auch in Zukunft diesen technischen Einrich-



Abb. XVIII c 13 Straßenbahn-Bahnhof in Gröpelingen mit Dienst- und Wohngebäuden und Bahnsteiganlagen, 1926, Architekt Jacobs †



Abb. XVIII c 14 Wagenhalle Bahnhof Gröpelingen, Architekt Jacobs †

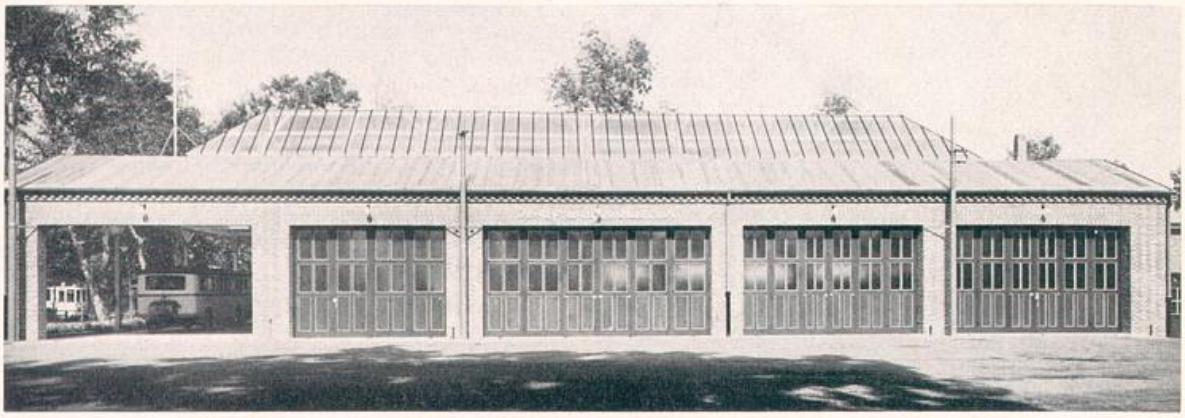


Abb. XVIII c 15 Kraftwagenhalle der BVG in Horn, 1938, Betriebsarchitekt v. Wieding

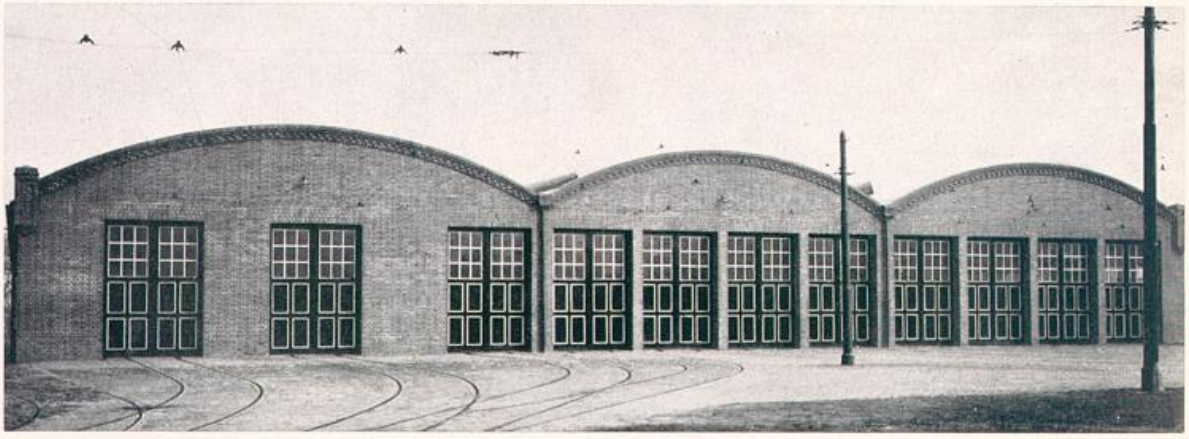


Abb. XVIII c 16 Wagenhalle Bahnhof Sebaldsbrück, 1926, Betriebsarchitekt Fischer

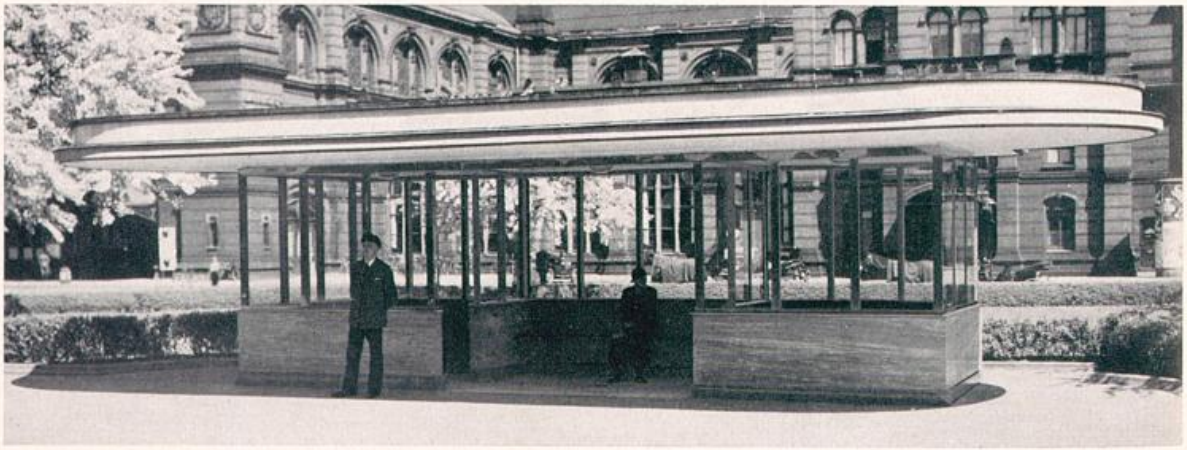


Abb. XVIII c 17 Wartehalle am Bahnhofsplatz in Stahl-Skelettbauweise 1934, Architekt Ostwald †

tungen, die aufs engste mit dem Wirtschaftsleben und dem Impuls einer Großstadt verknüpft sind, größte Aufmerksamkeit entgegenbringen müssen und in der Planung der Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel nicht engherzig sein dürfen.

Personennahverkehr in Bremerhaven

Trägerin des Personennahverkehrs in Bremerhaven ist die aus der im Jahre 1881 gegründeten Straßenbahn Bremerhaven–Wesermünde hervorgegangene Verkehrsgesellschaft Bremerhaven A.G.
Ursprünglich bestand nur ein Pferdebahnbetrieb zwischen dem alten Bahnhof Geestemünde und dem Straßenbahnhof Lehe. 1890/91 wurde ein zweiter Straßenbahnhof im südlichen Teil von Geestemünde erbaut und der Betrieb durch die Georgstraße aufgenommen. 1896 wurde der Betrieb bis Speckenbüttel ausgedehnt, 1898 die Strecke nach dem Kaiserhafen bis zur Seelust mit

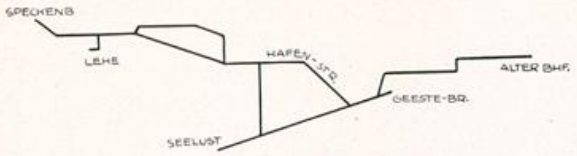


Abb. XVIII c 18 Streckenplan der Bremerhavener Straßenbahn, 1901

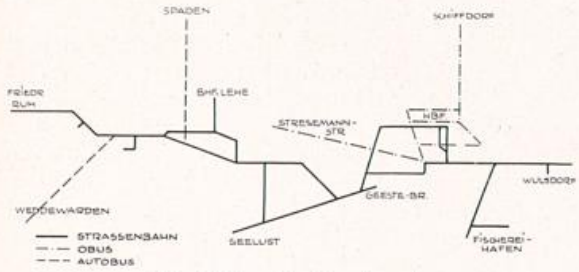


Abb. XVIII c 19 Streckenplan der Verkehrsgesellschaft Bremerhaven A.G., 1950



Abb. XVIII c 20 O-Bus-Halle der Bremerhavener Verkehrsgesellschaft am Schiffdorferdamm erbaut 1948/49

Akkumulatorenbetrieb eröffnet (Abb. XVIII c 18). Seit Mitte 1908 ist auf sämtlichen Strecken der elektrische Oberleitungsbetrieb eingeführt. Gleichzeitig erfolgte die Eröffnung der Wulsdorfer Strecke bis zum neuerbauten Bahnhof in Wulsdorf.
1914 wurde die Strecke zu den neuen Reichsbahnhöfen in Geestemünde und Lehe eröffnet und 1919 der Betrieb auf der Strecke nach Friedrichsruh eingerichtet.
Der im Jahre 1925 zwischen Bahnhof Wesermünde und Schiffdorf mit drei Autobussen eingerichtete Betrieb wurde 1947 auf Obusbetrieb umgestellt, und 1949 der Obusbetrieb auf die Strecke Hauptbahnhof bis zum Gebäude der Stadtverwaltung an der Stresemannstraße erweitert (Abb. XVIII c 19 u. 20). Zur Zeit betragen die Linienlängen der Straßenbahn 47,8 km, der Obusse 8,1 km, der Omnibusse 45,7 km.

Danschacher

d) Straßen und Brücken

A. Straßenbau

Die Zeit von der Jahrhundertwende bis zum ersten Weltkrieg ist im Straßenbau des Stadtgebietes charakterisiert durch die umfangreiche Erschließung neuen Baugeländes, und zwar wurde in dieser Zeit fast ausschließlich stadtnahes Gelände der Bebauung zugeführt.
Es handelte sich insbesondere um folgende Maßnahmen:

1900—1913 Nach Aufhebung des Herdentorsfriedhofes; Neuanlage von Wohn- und Aufschließungsstraßen auf dem bereits verkoppelten Gelände zwischen Bürgerpark und Schwachhauser Heerstraße;
ebenso zwischen Schwachhauser Heerstraße und Kurfürstenallee.
1900—1908 Anlage von Wohnstraßen zwischen Osterdeich und Hamburger Straße.
1904—1908 Anlage von Aufschließungs- und Wohnstraßen im Industriegebiet Hastedt;
1907—1909 ebenso im Findorffviertel;
1907—1912 ebenso im vorderen Weidedammviertel.

1900—1914 Anlage von Wohnstraßen zwischen Lahnstraße und Thedinghauser Straße; ebenso im Dreieck zwischen Hamburger Bahn, Verbindungsbahn und Bremerhavener Bahn.

Im Zusammenhang mit dem weiteren Ausbau der Hafenanlagen wurden in den Jahren 1901 bis 1905 die Zufahrtsstraßen zum Europahafen (Lloydstraße, Neptunstraße, Nordstraße) angelegt und das Gebiet zwischen Hafen und Waller Heerstraße durch den Ausbau der Straßen Steffensweg, Lange Reihe und Vegesacker Straße aufgeschlossen, während gleichzeitig (1904 bis 1908) infolge des wachsenden Verkehrs zur A.G. „Weser" die Bremerhavener Straße und die Lindenhofstraße mit anschließenden Wohnstraßen ausgebaut wurden.

In den Außenbezirken wurden der Ausbau des „Ringes" in Angriff genommen und der Straßenzug Schwachhauser Ring—Kirchbachstraße bis zur Eisenbahnunterführung in den Jahren 1911 bis 1915 angelegt. Der Erschließung des damaligen Landgebietes diente insbesondere die Anlage der Duckwitzstraße (1911 bis 1912) und des Straßenzuges Kurfürstenallee—Franz-Schütte-Allee (1911 bis 1913). In der Innenstadt wurden vor dem ersten Weltkrieg wegen des wachsenden Verkehrs die Fahrbahnen verschiedener Straßen verbreitert. Eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse brachte der Bau der St. Paulibrücke (1903) mit dem Ausbau der Brückenstraße (jetzt Friedrich-Ebert-Straße) und der Umgestaltung der Neustadtswallanlagen am Leibnizplatz (1910 bis 1914). Dadurch verlor die alte abgängige unzureichende Brautbrücke mit den Zufahrtsstraßen auf der Neustadtseite ihre Verkehrsbedeutung.

Zwischen den beiden Weltkriegen

In der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen wurden dem Straßenbau teilweise vollkommen neue Aufgaben gestellt. Die Motorisierung des Verkehrs, die größeren Radlasten, die breiter und höher gewordenen Fahrzeuge und die stets wachsende Länge der Lastzüge verlangten gebieterisch eine Verstärkung und Verbreiterung der bestehenden Fahrbahnen, die Durchführung von Straßenregulierungen und die Vergrößerung der Durchfahrtshöhen bestehender Unterführungen.

Die Wohnungsbautätigkeit, die fünf Jahre unterbrochen war, entwickelte sich zunächst in den Gebieten, die bereits früher durch Verkehrs- und Wohnstraßen aufgeschlossen waren, d. h. im Schwachhauser Vorstadtgebiet, im Findorff- und Weidedammviertel, in der südlichen Neustadt sowie in der Waller und Gröpelinger Vorstadt. Ferner entstand das sogenannte Thüringer Viertel auf dem früheren Domgelände zwischen Hamburger Straße und Hulsberg. Darüber hinaus führte die nach dem ersten Weltkrieg einsetzende Siedlungstätigkeit zur Anlage von Siedlungsstraßen am Rande der Vorstädte und in den Gemeinden des damaligen Landgebietes. Es sind hier zu nennen: Die Siedlungen Deichkamp in Horn, Achterdiek und Nedderland in Rockwinkel, Werderhöhe, die Westfalensiedlung zwischen Hastedter Heerstraße und Bismarckstraße, die Focke-Wulf-Siedlung in Osterholz sowie die Siedlungen Roggenkamp und Grolland in Huchting, im Arsterfelde und in den Oberkämpen in Arsten und Dunge in Grambke.

Auf den Heerstraßen und Landstraßen des ehemaligen Landgebietes wurden in den Jahren 1927 bis 1930 die Seitenwege befestigt, um dem Lastwagenverkehr eine genügende Fahrbahnbreite zur Verfügung stellen zu können. Außerdem wurden durch Neupflasterung und Verbreiterung der Kattenturmer Heerstraße (1934 bis 1935), des Straßenzuges Sebaldsbrücker—Osterholzer Heerstraße (1934 bis 1939), der Huchtinger Heerstraße und der Stromer Landstraße (1937 bis 1939) die wichtigsten Ausfallstraßen verbessert und mit Fahrbahnbreiten versehen, die den Ansprüchen des heutigen Verkehrs gerecht werden.

Die stärkere Entwicklung des Flugplatzes führte 1927 bis 1928 zur Neuanlage der Friedrich-Ebert-Straße von der Pappelstraße bis zum Flughafen.

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse wurde seit 1919 das Radwegenetz bedeutend vergrößert. Die Gesamtlänge der Radwege beläuft sich zur Zeit auf ca. 225 km. Das Netz ist bis nahe an den Stadtkern herangeführt, was bei dem in Bremen vorhandenen äußerst starken Radfahrverkehr von ausschlaggebender Bedeutung für die Verkehrssicherheit ist.

Abschließend muß bei der Aufzählung der größeren Straßenbaumaßnahmen, die vor dem zweiten Weltkrieg ausgeführt wurden, noch der Bau der Autobahn, die mit rd. 23 km im bremischen Gebiet liegt, erwähnt werden. Die Fahrbahn zeigt hier nicht die üblichen Abmessungen, sondern ist ohne Mittel-Grünstreifen mit zwei 5,80 m breiten Fahrbahnen und Schwarzstreifen an jeder Seite ausgeführt. Die beiden Fahrbahnen sind in der Bahnachse durch einen 0,40 m breiten Schwarzstreifen getrennt. Vorläufig sind nur an der Ritterhuder Heerstraße (Hafengebiet), an der Franz-Schütte-Allee (Bremen-Mitte) und Osterholzer Heerstraße (Bremen-Ost) Abfahrten zum Stadtgebiet angelegt. Die Abfahrt Passauer Straße bedarf noch des Anschlusses an das Straßennetz und ist daher bis heute außer Betrieb.

Nach dem zweiten Weltkrieg

Ab 1945 wurde überwiegend an der Beseitigung von Kriegsschäden gearbeitet. Neben der Instandsetzung der städtischen Straßen sowie der Bundes- und Landstraßen wurden zahlreiche Felder der Autobahnfahrbahn erneuert und gehoben. Außerdem wurden in den Jahren 1949 bis 1951 Neupflasterungen und Fahrbahnverbreiterungen sowie erstmalig Ausbauten neuer Straßen mit mehr als 110 000 qm Fahrbahnpflaster vorgenom-

men, worin auch der erste Abschnitt der Neuenlander Straße von Friedrich-Ebert-Straße bis Kirchweg enthalten ist. Die Weiterführung dieser Straße bis Kattenturmer Heerstraße ist für 1952 vorgesehen, womit die bereits seit Jahrzehnten angestrebte Entlastung des Straßenzuges Kornstraße—Lahnstraße endlich Wirklichkeit wird.
Ab 1949 wurden nach langer Zeit erstmalig wieder Haushaltsmittel für die Herstellung von Wohnstraßen zur Verfügung gestellt, mit denen Wohnstraßen von mehr als 2 km Länge mit rd. 13 500 qm Fahrbahnpflaster angelegt werden konnten. Weiter wurden im Zuge des Wohnungsbauprogrammes in den letzten Jahren Siedlungsstraßen (Stackkamp, Stumpesweg, Kamphoferdamm usw.) ausgeführt. Seit 1951 läuft erstmalig wieder die Neuanlage von Wohnstraßen aus Mitteln des privaten Wohnungsbaues an, so konnten im Jahre 1951 Privatstraßen mit rd. 11 000 qm Fahrbahnflächen neu angelegt werden.

Die Ausführungsarten im Straßenbau

Die Technik des Straßenbaues in Bremen seit 1900 hat mit der allgemeinen Entwicklung Schritt gehalten. Wegen des außerordentlich schweren Verkehrs, der – veranlaßt durch die Bedürfnisse des Hafens – schon frühzeitig in Bremen in Erscheinung trat, sind bereits im vorigen Jahrhundert nicht nur die Hauptverkehrs- und Industriestraßen, sondern auch in großem Umfange andere städtische Straßen in Granitgroßpflaster ausgeführt, wobei schon frühzeitig mit der Verstärkung des Fahrbahnunterbaues durch Einbau von Bruchsteinpacklage und Sandsteinschotter begonnen wurde. Bis zum ersten Weltkrieg kam hierbei vorwiegend schwedischer Granit zur Verwendung. Später trat wegen der schwierigen Devisenlage deutsches Material (sächsischer und schlesischer Granit) an seine Stelle. Kleinpflaster, vorwiegend aus hessischem Basalt, wurde erstmalig 1904 im Landgebiet und 1906 im Stadtgebiet eingebaut. Einige Jahre vor dem zweiten Weltkriege wurde Basalt wegen seiner verkehrsgefährdenden Glätte mehr und mehr ausgeschaltet und bei Neupflasterungen nur noch Granitkleinpflaster eingebaut. Bald nach 1900 wurde auch der Fugenverguß bei Großpflaster eingeführt. Der Fugenschluß bei Kleinpflaster erfolgte durch Teerung.
Holzpflaster in australischem Hartholz kam vor dem ersten Weltkrieg im Straßenzug Faulenstraße — Hutfilterstraße — Obernstraße — Markt, in der Ansgaritorstraße und bei mehreren Unterführungen zur Anwendung. Diese Decken sind fast restlos durch Asphalt- und Kleinpflasterdecken ersetzt worden.
Asphaltplatten wurden versuchsweise als Fahrbahnbelag in den Jahren 1910 und 1911 in der Mathildenstraße, Graf-Moltke-Straße und Rembertistraße eingebaut. Zu gleicher Zeit entstanden die ersten Stampfasphaltdecken in der Schwachhauser Heerstraße, Sielwall und den anschließenden Strecken des Osterdeiches. Fahrbahnbefestigungen in Gußasphalt kamen zuerst in der Brake und Contrescarpe zwischen Schillerstraße und Rembertistraße, später dann in größerem Umfange auch in anderen Straßen zur Verwendung, vor allem auch als zweite Decke auf dem abgängigen Buntsandsteinpflaster, das einen wesentlichen Bestandteil des bremischen Pflasters bildet (1930 noch ca. 30 Prozent der gesamten Fahrbahnfläche). Zwischen den beiden Weltkriegen wurden Topeka-Decken am Osterdeich, Kirchweg und Neustadtswall eingebaut. Rauhasphalt- und Rauhüberzüge auf glatt gewordenen Stampfasphaltdecken und Asphaltplatten entstanden in größerem Umfange. Nach 1945 wurde im städtischen Straßennetz erstmalig eine Asphaltbetondecke in der Stader Straße ausgeführt.
Mit dem Teerstraßenbau wurde etwa 1908 in Bremen begonnen, wobei die Teerungs- und Walzarbeiten in eigener Regie ausgeführt wurden. Beton ist nur in verhältnismäßig geringem Umfange als Fahrbahnbefestigung verwandt worden.
Die Fußwege werden seit ca. 30 Jahren ausschließlich mit Pochkiesplatten befestigt. Die früher verlegten Zementplatten und Dehlsteine (Buntsandsteinplatten) werden im Rahmen der Unterhaltungsarbeiten allmählich durch Pochkiesplatten ersetzt. Das Material der Saumsteine ist vorwiegend Granit, in untergeordneten Straßen Basaltin.
Die Radwege wurden bis etwa 1930 nach dem Magdeburger Verfahren (feine gesiebte Schlacke, mit Lehm vermischt, auf Grobschlacke) hergestellt. Diese Befestigung war dem dauernd steigenden Radfahrverkehr bald nicht mehr gewachsen, so daß etwa ab 1930 die Radwege Teerdecken erhielten.
Bis 1908 bestand das auf Kiesbettung versetzte Großpflaster der Fahrbahnen in Wohnstraßen fast ausschließlich aus Buntsandstein von der Oberweser. Seitdem werden die Fahrbahnen in Wohnstraßen zunächst als Schotterstraßen mit Halbtränkung auf Mauerbrockenpacklage (teilweiser Ausbau) hergestellt. Erst nachdem der aufgeschüttete Straßendamm sich genügend gesetzt hat und die Bebauung soweit vorgeschritten ist, daß nachträgliche Fahrbahnaufbrüche für Herstellung der Hausanschlüsse auf ein Mindestmaß beschränkt sind, wird die endgültige Decke in Kleinpflaster aufgebracht. Der Einbau dieser zweiten Decke ist jedoch in den meisten Fällen aus Mangel an Haushaltsmitteln bisher unterblieben.
Zur Verbilligung des Wohnungsbaues und um vor allem das „Bremer Haus" finanziell tragbar zu halten, war man nach dem ersten Weltkriege von dem bis dahin üblichen Querprofil der Wohnstraßen (10 m breite Straße mit mindestens 5 m breiter Fahrbahn) abgegangen und hatte sich zur Ausführung schmalerer Wohnstraßen (bis zu 6,30 m Gesamtbreite mit 4,30 m breiter Fahrbahn) entschlossen. Diese schmale Fahrbahn, die in großer Zahl in der Zeit von 1919 bis 1932 entstanden war, hat sich schon bald wegen der wachsenden Fahrzeugbreiten als nicht ausreichend erwiesen. Auch

H BRE 719.8/0867

Wohnstraßen werden heute mit breiten Lieferfahrzeugen und Lastzügen befahren. Beim Begegnen zweier Lastwagen ist in diesen engen Straßen ein Überfahren der Fußwege und damit die Zertrümmerung der Fußwegplatten unvermeidlich, wodurch laufend zusätzliche Unterhaltungskosten anfallen. Für Wohnstraßen muß heute mindestens eine 6 bis 6,5 m breite Fahrbahn gefordert werden.
Bei Anlage von Siedlungsstraßen ist in Bremen für die Fahrbahn mindestens eine Befestigung mit Schlacke auf Mauerbrockenpacklage gefordert worden, die Unterhaltungspflicht für diese Straßen wird den Siedlergemeinschaften auferlegt. Die Stadt übernimmt nur dann die Unterhaltung, wenn die Fahrbahn mindestens eine Teerschotterdecke auf Mauerbrockenpacklage oder eine billige Pflasterung (polygonales Großpflaster auf Kies o. ä.) aufweist.
Soweit nicht Spezialausführungen (Asphalt- und Asphaltbetondecken, Betonfahrbahnen usw.) zur Anwendung kommen, wird das Material für den gesamten Straßenbau von der Lagerverwaltung beschafft, die zu diesem Zweck eigene Läger, teils mit Bahn-, teils mit Wasseranschluß unterhält. Die Lagerverwaltung betreibt gleichzeitig einen eigenen Walzenpark (7 Dampfwalzen, 3 Motorwalzen).

B. Brückenbau

Im Gebiet der Stadt Bremen sind vom Amt für Straßen- und Brückenbau und dem Bauamt Bremen-Nord heute ca. 250 Brücken und größere Durchlässe zu unterhalten.

Hiervon entfallen:

a) 52 Bauwerke auf Autobahnen und Bundesstraßen, die im Auftrag und auf Kosten des Bundes von Bremen zu betreuen sind;
b) 11 Bauwerke auf Landstraßen erster Ordnung, deren Unterhaltung zu Lasten des Landes geht;
c) 187 Bauwerke in Stadtstraßen einschl. Ortsdurchfahrten der klassifizierten Straßen, auf Friedhöfen, in Parkanlagen usw.

Ab 1900 wurden neu gebaut bzw. als Ersatzbauten hergestellt:

a) Im Zuge der Autobahnen und Bundesstraßen 51 Brücken;
b) im Zuge von Landstraßen erster Ordnung 10 Brücken;
c) im Zuge von städtischen Straßen, einschl. Ortsdurchfahrten der klassifizierten Straßen, auf Friedhöfen und in Parkanlagen usw., 160 Brücken.
Insgesamt 221 Brücken.

Neben dem Bau der St. Paulibrücke über die Kleine Weser (Fachwerkbogen mit Zugband, 63 m Stützweite) im Zuge der Großen Weserbrücke, die in den Jahren 1901 bis 1903 errichtet wurde, ist der Neubau der Kaiserbrücke (Abb. XVIII d 1) in den Jahren 1913 bis 1915 das interessanteste Brückenbauobjekt, das zu Anfang dieses Jahrhunderts durchgeführt wurde. In diesem Brückenzug wurde die Kleine Weser mit einem Fachwerksichelbogen mit Zugband von 63 m Stützweite überspannt; das gleiche System mit 100,10 m Stützweite wurde zur Überbrückung der Großen Weser zwischen den Pfeilern gewählt, während die beiden seitlichen Überbauten als Blechträger von 16,74 m und 14,52 m Stützweite ausgebildet wurden. Die Widerlager in der Kleinen Weser und die Pfeiler in der Großen Weser wurden im Druckluftverfahren gegründet; die alten Widerlager auf Holzpfählen an der Großen Weser brauchten nicht erneuert zu werden, da durch die Wahl kleiner Seitenöffnungen die Belastung der Widerlager klein gehalten wurde. Zwei Überbauten der beim Bau der Kaiserbrücke verwendeten stählernen Notbrücke wurden 1917 für die Erneuerung der alten abgängigen Brautbrücke benutzt.



Abb. XVIII d 1 Kaiserbrücke vor der Zerstörung

An Eisenbetonbrücken, die vor dem ersten Weltkrieg errichtet wurden, sind die beiden Flutbrücken in Wardamm zu nennen sowie die Fußgängerbrücke über den Torfkanal vor der Chemnitzer Straße.

Zwischen den beiden Weltkriegen

Nach 1919 mußten wegen des ständig wachsenden Fahrzeugverkehrs mit seinen größeren Lasten Teile der vorhandenen Holzbrücken – vor allem im früheren Landgebiet – durch Dauerbauwerke ersetzt werden. An wichtigen Bauvorhaben aus dieser Zeit sind zu nennen:
Die Ochtumbrücke im Zuge der Duckwitzstraße, die Brücke über das Maschinenfleet und die Große Wümmebrücke im Zuge der Ritterhuder Heerstraße (Abb. XVIII d 2), die Franzosenbrücke und die Flutbrücke (Abb. XVIII d 3) in Borgfeld, die Wümmebrücke im Zuge der Borgfelder Landstraße, die Stedinger Brücke über die Ochtum in Strömerdeich, die Brücke über den Hakenburger See, die Ochtumbrücke im Zuge der Warturmer Heerstraße und die Köhlersbrücke über die Ochtum in Strom.
1922 wurde das Projekt einer Verkehrsanlage an



Abb. XVIII d 2 Wümmebrücke im Zuge der Ritterhuder Heerstraße nach ihrer Fertigstellung

der Woltmershauser Fähre sowie 1925 einer Weserbrücke beim Sielwall bearbeitet und ausgeschrieben. Doch scheiterte die Ausführung an der damals schwierigen Finanzlage.

Als wichtigstes Brückenbauvorhaben zwischen den beiden Kriegen ist der Bau der Westbrücke (Abb. XVIII d 4 u. 5) (heute Stephanibrücke) zu nennen. Das Bauwerk wurde als durchlaufender Blechträger über drei Öffnungen mit Stützweiten von 78 m (Kleine Weser), 78 m und 40 m ausgeführt. Die Fahrbahn in Granitpflaster auf mit Beton ausgefüllten Buckelblechen hatte eine Breite von 11,50 m und überführte eine zweigleisige Straßenbahn; außerhalb der Hauptträger waren Rad- und Fußwege angeordnet. Pfeiler und Widerlager wurden in Druckluftverfahren gegründet. Der Bau der Brücke einschl. der beiderseitigen Zufahrtsstraßen erfolgte in der Zeit von Januar 1936 bis Juni 1939. Die lange Bauzeit war vorwiegend bedingt durch die damaligen Schwierigkeiten in der Materialbeschaffung, außerdem durch die wegen der herrschenden Wohnungsnot erschwerte Räumung der stark abgängigen Wohnhäuser auf der Alt- und Neustadtseite, deren Abbruch notwendig war, um für die beiden Zufahrtsstraßen Platz zu schaffen.

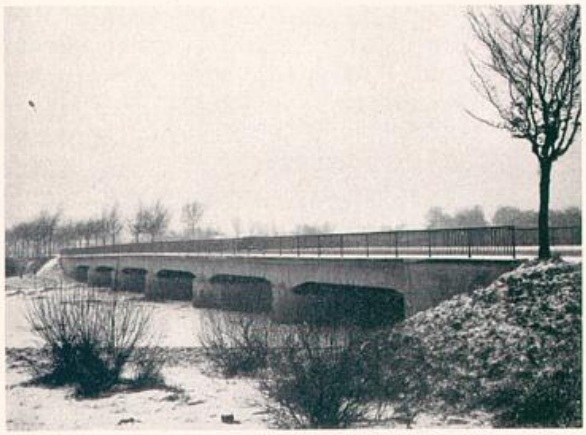


Abb. XVIII d 3 Flutbrücke in Borgfeld



Abb. XVIII d 4 Westbrücke kurz vor der Fertigstellung

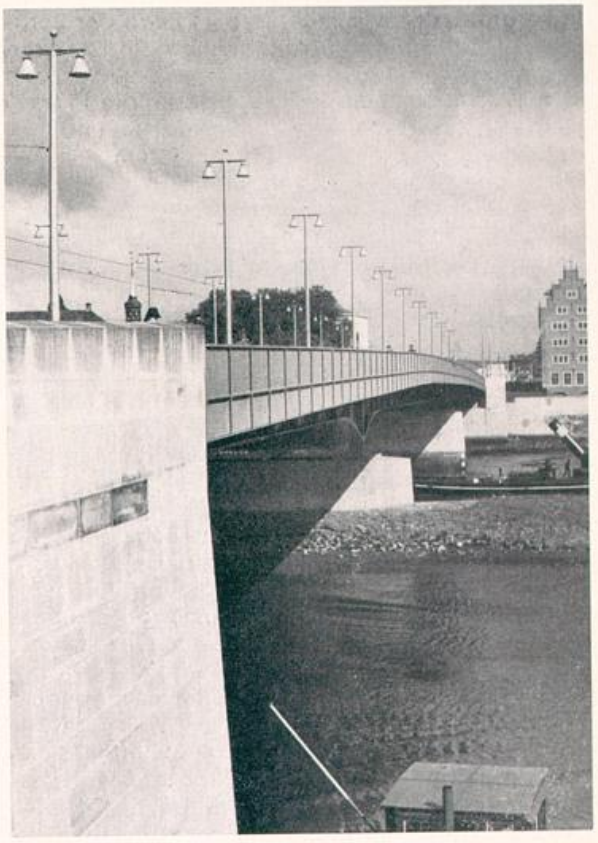


Abb. XVIII d 5 Westbrücke vor der Zerstörung

*H BRE 719.8/U88/2

Wiederaufbau

Die Aufgaben des Brückenbaues von 1945 bis 1951 bestanden vorwiegend in der Wiederherstellung der während des Krieges zerstörten Straßenbrücken. Durch Feindeinwirkung oder durch eigene Truppen waren zerstört, bzw. beschädigt: Die Große Weserbrücke (Abb. XVIII d 6), die Kaiserbrücke, die Westbrücke, die Brautbrücke, die Lesumbrücke in Burg, die Autobahnbrücke über die Lesum, die Wümmebrücke im Zuge der Ritterhuder Heerstraße, die Brücke über die Autobahn im Zuge der Waller Straße, die Franzosenbrücke in Borgfeld, die Wümmebrücke im Zuge der Borgfelder Landstraße, die Autobahnbrücke über die Franz-Schütte-Allee, die Ochtumbrücke im Zuge der Duckwitzstraße, die Stedinger Brücke in Strömerdeich, zwei Brücken in Wardamm und die Köhlersbrücke über die Ochtum in Strom.

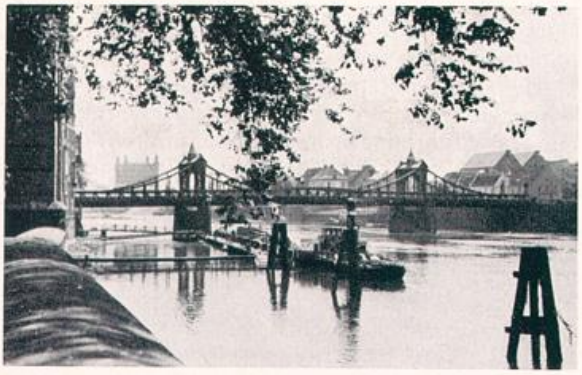


Abb. XVIII d 6 Die Große Weserbrücke

Durch den Ausfall der vorgenannten 16 Brücken war bei Abschluß der Feindhandlungen im Mai 1945 der Fahrzeug- und Fußgängerverkehr weitgehend lahmgelegt. Die Besatzungstruppen schlugen über die Große Weserbrücke eine feste Brücke (hölzerne Fahrbahn auf eisernen Längsträgern) auf Holzjochen (Memorial-Bridge) unmittelbar oberhalb der Großen Weserbrücke, eine Bailey-Brücke auf Pontons gegenüber der Mozartstraße und für kurze Zeit eine Pontonbrücke (Treadway-Bridge) an der Sielwallfähre. Die beiden erstgenannten Brücken wurden nach kurzer Zeit auch für den zivilen Fußgänger- und Fahrzeugverkehr freigegeben. Nachdem in Burg an Stelle der zerstörten Lesumbrücke kurzfristig eine Pontonbrücke für militärische Zwecke gebaut war, wurde im Juni oberhalb der zerstörten eisernen Straßenbrücke eine feste Brücke (Holzfahrbahn mit eisernen Längsträgern auf Pfahljochen – My Arching Back-Bridge –) durch die Besatzungsmacht errichtet. Die Stedinger Brücke und die Ochtumbrücke im Zuge der Duckwitzstraße wurden durch die Truppe behelfsmäßig durch Rammen von Holzpfählen und Einbau hölzerner Fahrbahnen wieder instand gesetzt, während die zerstörte Öffnung der Franzosenbrücke eine Bailey-Brücke erhielt.

Als erstes Bauwerk wurde seitens des Amtes für Straßen- und Brückenbau die Köhlersbrücke über die Ochtum endgültig wiederhergestellt. Es folgte die Instandsetzung der Wümmebrücke im Zuge der Ritterhuder Heerstraße.

Die Wiederherstellung der Weserbrücken

Die wichtigsten und gleichzeitig schwierigsten Aufgaben ergaben sich bei der Wiederherstellung der Weserbrücken. Da im Jahre 1945 keine Aussicht bestand, in absehbarer Zeit Material in ausreichender Menge für den Bau neuer Brücken zu beziehen, wurde beschlossen, die Große Weserbrücke und die Kaiserbrücke in alter Form unter weitgehendster Verwendung der Trümmer wiederherzustellen. Mit den Bauten wurde bereits im August 1945 begonnen. Am günstigsten wurde seinerzeit der Wiederaufbau der Großen Weserbrücke (Abb. XVIII c 7) beurteilt, da der eingehängte Träger, der bei der Sprengung durch eigene Truppen scheinbar unbeschädigt in den Strom gefallen war, wieder verwendet werden konnte, daher neues Material nur für die Wiederherstellung des rechten Widerlagers und der linksseitigen Pylone benötigt wurde.



Abb. XVIII d 7 Große Weserbrücke in der Wiederherstellung. Im Vordergrund die Memorial-Brücke

Bei der Kaiserbrücke waren der Überbau über die Kleine Weser sowie der Schleppträger über die linke Öffnung in der Großen Weser unbeschädigt geblieben. Der große Überbau (100,10 m Stützweite), bei dem die Enden der beiden Hauptträger ebenfalls durch eigene Truppen abgesprengt waren, war annähernd senkrecht in den Strom gefallen und sollte mit Hilfe von vier Hubtürmen gehoben werden. Die strenge Kälte im Winter 1945/46 sowie die außerordentlich starken Hochwässer und der Eisgang bedeuteten für den Fortschritt der Aufräumungsarbeiten sowie für die Gründung der Hubturmfundamente eine starke Behinderung.

Im Winter 1946/47 war der Einhängträger der Großen Weserbrücke mit Hilfe von Schuten ge-



Abb. XVIII d 8 Baustelle der Kaiserbrücke nach dem Hochwasser 1946



Abb. XVIII d 9 Truman-Brücke vor der Zerstörung

hoben und auf ein Gerüst vor der Herrlichkeit abgesetzt, und mit der Hebung des großen Überbaues der Kaiserbrücke war bereits begonnen, als am 18. März 1947 durch außerordentlich hohes Hochwasser und Eisgang sowie durch treibende Schuten das Hubgerüst der Kaiserbrücke (Abb. XVIII d 8) zum Einsturz gebracht und der Einhängträger der Großen Weserbrücke in die Weser gestürzt wurde. Am gleichen Tage wurden die Memorial-Bridge und die Truman-Bridge (Abb. XVIII d 9) (eine im Laufe des Jahres 1946 auf Veranlassung der Besatzungsmacht durch deutsche Firmen errichtete Notbrücke im Zuge der Ansgaritorstraße–Häschenstraße) ebenfalls zerstört. Damit waren wieder sämtliche Verbindungen zwischen Alt- und Neustadt unterbrochen und die Ergebnisse einer rund eineinhalbjährigen Arbeit an den beiden Weserbrücken zum großen Teil zunichte gemacht.

Umgehend wurde an Stelle der zerstörten Memorial-Bridge eine von der Besatzungsmacht zur Verfügung gestellte Bailey-Brücke auf Holzjochen errichtet. Gleichzeitig wurde über die Pfeiler der Eisenbahnbrücke, die nur eingleisig betrieben wurde, eine Bailey-Brücke gelegt, so daß in kürzester Zeit wieder zwei Brücken für Einbahnverkehr die Weser überspannten.

Um die Große Weserbrücke bis Ende des Jahres sicher fertigstellen zu können, wurde auf die Verwendung des wieder versenkten Einhängträgers verzichtet, nach Einbau eines neuen Trägers die Brücke endgültig wiederhergestellt und im November 1947 dem Verkehr übergeben [1]).

Da die Wiederverwendung des alten Überbaues der Kaiserbrücke nach dem schweren Eisgang in Frage gestellt war, und durch den Einsturz der Hubgerüste die Aufräumungsarbeiten wesentlich erschwert und damit verzögert waren, wurde beschlossen, auf die Wiederherstellung der Kaiserbrücke in alter Form zu verzichten. An Stelle der Westbrücke, deren Trümmer noch nicht aufgeräumt waren, sollte eine Dauerbehelfsbrücke errichtet werden. Es gelang, aus Lagerbeständen der Deut-

[1]) Siehe auch das Kapitel X: Der Neuaufbau.

schen Reichsbahn und der Stahlbaufirmen das Material für eine SKR[2])-Brücke in kürzester Zeit zu beschaffen. Die Montage des Überbaues wurde Anfang Juli 1947 begonnen und Anfang November beendet (Abb. XVIII d 10). Anschließend wurden die inzwischen angefertigten Fertigbetonteile der 7 m breiten Fahrbahn und die der Fußwege verlegt, die Fahrbahn fertiggestellt, so daß das Bauwerk am 31. Dezember 1947 als „Stephanibrücke" dem Verkehr übergeben werden konnte. Damit besaß Bremen Ende 1947 wieder zwei feste Straßenbrücken über die Weser, und die Behelfsbrücken konnten beseitigt werden.

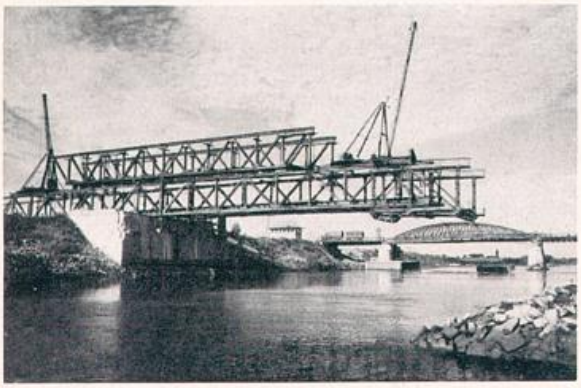


Abb. XVIII d 10 Frei-Vorbau der Stephanibrücke



Abb. XVIII d 11 Autobahnbrücke über die Franz-Schütte-Allee nach halbseitiger Wiederherstellung



Abb. XVIII d 12 Autobahnbrücke über die Lesum halbseitig fertiggestellt

Die Wiederherstellung weiterer Brücken

Inzwischen war auch die Autobahnbrücke über die Franz-Schütte-Allee (Abb. XVIII d 11) aus den vorhandenen Trümmern des alten Überbaues halbseitig wiederhergestellt.
Im Verlaufe des Jahres 1948 wurde die Autobahnbrücke über die Lesum (Abb. XVIII d 12) in alter Form halbseitig mit 2×52 m Stützweite aus neuem Material wieder errichtet und November 1949 dem Verkehr übergeben. Anschließend folgte die Instandsetzung der Franzosenbrücke in Borgfeld. Während des Baues wurde über den zerstörten Teil dieser Brücke eine von der Besatzungsmacht zur Verfügung gestellte Bailey-Brücke gelegt, die einschließlich der Rampen eine Länge von mehr als 80 m hatte. Dadurch war ein unbehinderter Fortgang der Arbeiten gewährleistet, und der Verkehr konnte einbahnig sichergestellt werden.
Im Frühjahr 1950 entstand an Stelle der zerstörten Eisenbetonbrücke in Wardamm eine neue breitere Brücke (Kleinpflaster auf Beton auf Stahlträgern). An Stelle der ebenfalls zerstörten zweiten Brücke

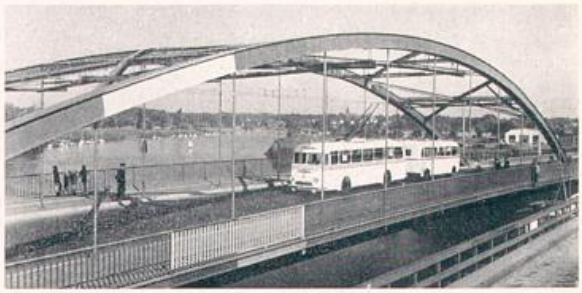


Abb. XVIII d 13 Neue Straßenbrücke über die Lesum

in Wardamm wurde der Straßendamm geschlossen. Anschließend folgte die Instandsetzung der Ochtumbrücke im Zuge der Duckwitzstraße. Im März 1950 wurde mit dem Neubau der zerstörten Widerlager der Lesumbrücke in Burg begonnen, anschließend der neue Überbau (Langerscher Träger mit 70 m Stützweite) montiert und die Brücke im April 1951 freigegeben (Abb. XVIII d 13).

Der Bau der Bürgermeister-Smidt-Brücke

Die Ende 1947 dem Verkehr wieder übergebenen Stephanibrücke und Große Weserbrücke waren bald dem dauernd größer werdenden Verkehr nicht mehr gewachsen, so daß der Wiederaufbau

[2]) Konstruktion nach Schaper, Krupp, Reichsbahn.



Abb. XVIII d 14 Wiederaufbau der Bürgermeister-Smidt-Brücke rechter Strompfeiler mit Treppenanlage des rechten Widerlagers

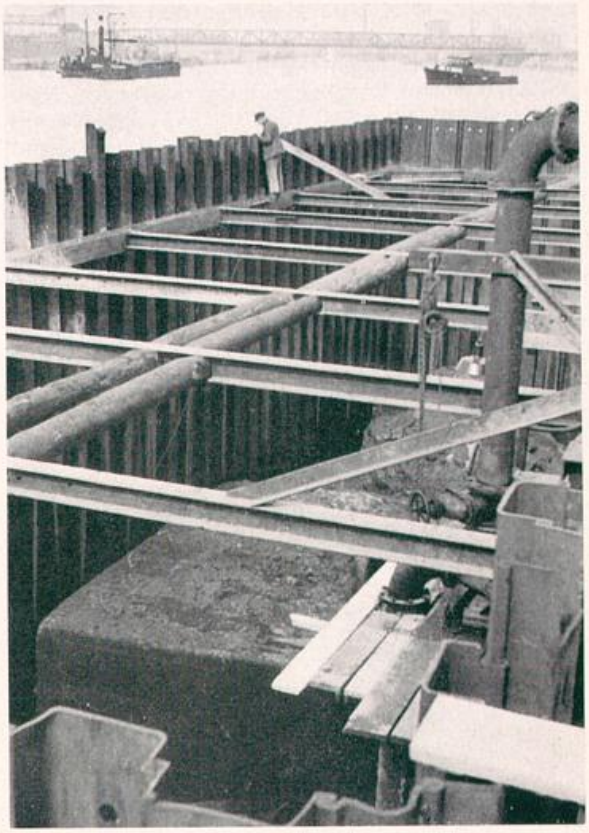


Abb. XVIII d 15 Wiederaufbau der Bürgermeister-Smidt-Brücke Baugrube des rechten Strompfeilers mit den Caissons des alten Pfeilers

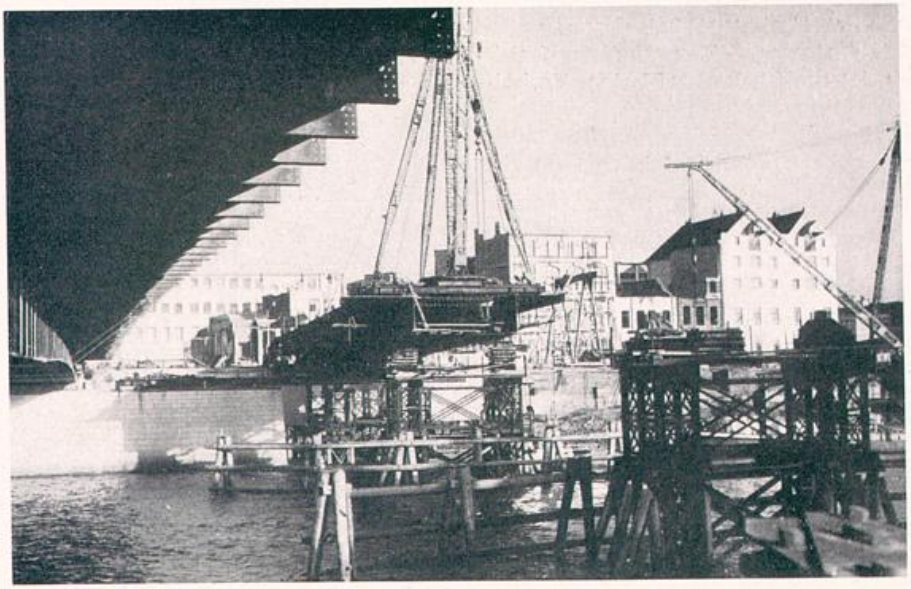


Abb. XVIII d 16 Wiederaufbau der Bürgermeister-Smidt-Brücke Montage der zweiten Hälfte des Überbaues über die Große Weser

der Kaiserbrücke zu einer dringenden Notwendigkeit wurde. Für die neue Brücke wurden eine 18 m breite Fahrbahn, 1,60 m breite Radwege und 3,50 m breite Fußwege vorgesehen. Da der Teerhofvorkopf zum größeren Teil zerstört und sein Wiederaufbau in alter Form wegen der vergrößerten Brückenbreite nicht in Betracht kam, außerdem der unbeschädigte Überbau über die Kleine Weser mit seiner nur 9,50 m breiten Fahrbahn auf die Dauer dem ständig steigenden Verkehr nicht mehr gewachsen war, kam nur die Errichtung eines vollkommen neuen Brückenzuges zwischen beiden Ufern in Frage. Im Sommer 1950 wurden in engerer Ausschreibung Angebote eingeholt. Die Wahl fiel auf eine über die ganze Länge durchlaufende Deckbrücke mit einem rechten Strompfeiler in der Nähe des rechten Widerlagers und einem um ca. 5 m verbreiterten Teerhofvorkopf. Mit den Arbeiten wurde im Herbst 1950 begonnen. Die Brücke, die den Namen „Bürgermeister-Smidt-Brücke" erhielt, ist am 28. Juni 1952 dem Verkehr übergeben (Abb. XVIII d 14 bis 17).

Nach Fertigstellung der Bürgermeister-Smidt-Brücke bleiben noch die Kriegsschäden an der Stedinger Brücke in Strömerdeich zu beseitigen und der Neubau der Wümmebrücke im Zuge der Borgfelder Landstraße, die wegen der inzwischen vorgenommenen Verlegung der Großen Wümme etwa 18 m weiter nördlich zu liegen kommt, durchzuführen.

Die Leitung des Straßen- und Brückenbaues lag zu Anfang des Jahrhunderts in den Händen von Baurat (später Baudirektor) Graepel, im Landgebiet von Bauinspektor von Gebhardt. Mit dem Wachsen der Stadt wurden zwei Tiefbauinspektionen (später Straßenbauamt I und II) unter den Staatsbauräten Zaleski und Günther gebildet. Eine Wiederzusammenlegung beider Ämter zum Straßen- und Brückenbauamt unter Oberbaurat Jonas erfolgte nach dem ersten Weltkriege. Im Landgebiet waren als Leiter des Straßen- und Brückenbaus zu gleicher Zeit Oberbaurat Elfers und nach ihm Oberbaurat Humann tätig.

Nach der Wirtschaftskrise Anfang der dreißiger Jahre wurde der gesamte Straßen- und Brückenbau in Stadt und Landgebiet unter Oberbaurat Dr.-Ing. Fricke zusammengefaßt. Seitdem wird die Verwaltung des Straßen- und Brückenbaues von einem Amt wahrgenommen.

Die nach 1945 anfallenden großen Bauaufgaben wurden innerhalb des Amtes von der Abteilung Straßenbau (Oberbaurat Kurp) und der Abteilung Brückenbau (Baurat Meyer-Larssen) durchgeführt.

Lamster

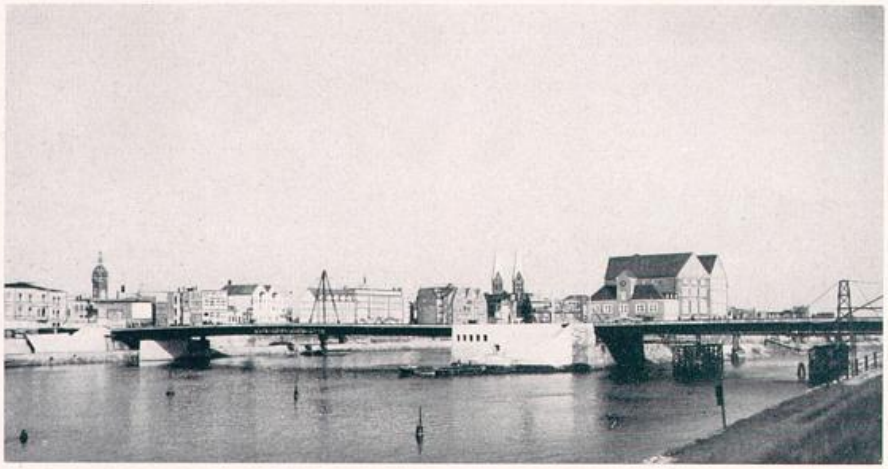


Abb. XVIII d 17 Wiederaufbau der Bürgermeister-Smidt-Brücke, Gesamtansicht

Quellennachweis:

1. Siehe „Bremen und seine Bauten 1900", S. 530 ff.
2. Siehe „Stadt- und Landesplanung Bremen", S. 155 ff.

e) Wasserwirtschaftliche Baumaßnahmen und Aufgaben

Die Deichkarte (Abb. XVIIIe 1) zeigt die bremischen Deiche, deren Verwaltung folgenden Deichverbänden übertragen ist:

1. Bremischer Deichverband am rechten Weserufer,
2. Bremischer Deichverband am linken Weserufer,
3. Deich- und Sielverband Warf-Butendiek,
4. Timmersloher Deichverband,
5. Deich- und Sielverband Burgdamm,
6. Lesumer Deich- und Schleusenverband,
7. Deichverband Farge,
8. Deich- und Sielverband Rekum,
9. Bremen-Hemelinger Deichverband.

Die Deiche sind, mit Ausnahme der „Sommerdeiche" der unter 5, 6, 7 und 9 genannten Deichverbände, so hoch, daß sie die zu erwartenden höchsten Hochwasser zurückhalten.

Die Deichverbände sind zumeist nach der 1. Wasserverbandverordnung vom 3. September 1937

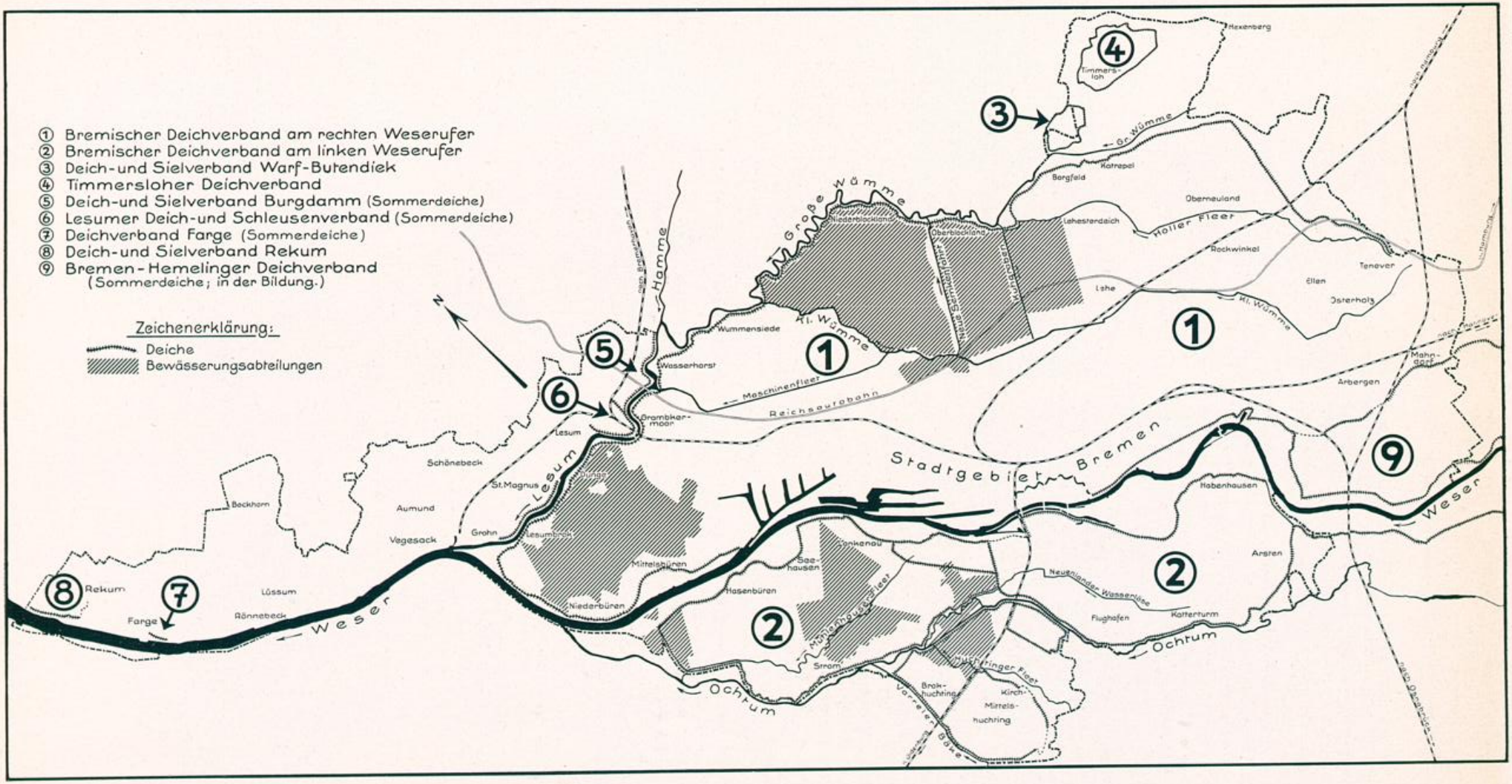


Abb. XVIII e 1 Karte der Wasser- und Bodenverbände

H BRE 719.8/0867

gebildet worden. Sie sind Körperschaften des öffentlichen Rechts, die sich selbst unter eigener Verantwortung verwalten und unter der Aufsicht des Senators für Inneres stehen. Jeder Verband hat einen Vorstand, dem alle Geschäfte des Verbandes obliegen.

Von besonderer Bedeutung sind die beiden Deichverbände am rechten und linken Weserufer, die zusammen nahezu das ganze Stadtgebiet beiderseits der Weser südlich der Lesum umfassen. Der Deichverband am rechten Weserufer ist rd. 150 qkm groß. Er wurde 1940 durch Vereinigung von 27 schon seit langem bestehenden Deichverbänden, Bewässerungsgenossenschaften, Sielachten, Stauverbänden und dergleichen gebildet. Der Deichverband am linken Weserufer hat eine Größe von rd. 60 qkm. Er ist 1947 wie der Deichverband am rechten Weserufer durch Verschmelzung von 26 alten Verbänden entstanden.

Die beiden Deichverbände haben folgende Aufgaben:

1. Gewässer und ihre Ufer herzustellen, zu ändern, in ordnungsmäßigem Zustand zu halten, den Wasserabfluß zu regeln und Gewässer zu beseitigen;
2. Kleinschiffahrts- und Stauanlagen, Schleusen, Siele, Wassersammelbecken und dergleichen herzustellen, zu betreiben, auszunutzen und zu beseitigen;
3. Grundstücke zu entwässern, zu bewässern und vor Hochwasser und Sturmfluten zu schützen;
4. Abwasser aufzunehmen, zu verwerten und unschädlich zu machen;
5. den Boden im landwirtschaftlichen Kulturzustand zu verbessern und zu erhalten;
6. Grundstücke mit Tränkewasser für das Vieh zu versorgen.

Die Verstärkung und Erhöhung der Deiche im bremischen Gebiet hat seit dem Anfang der Bedeichung gegen Ende des Mittelalters nie aufgehört und wird nicht aufhören. Grund hierfür ist, daß die Hochwasserstände immer höher geworden sind und noch werden als Folge der Verschiebung der Land- und Meeresspiegellage, der ständig fortschreitenden Einengung von Überschwemmungsgebieten durch Eindeichungen, Regulierungsmaßnahmen am Oberlauf der Flüsse und dergleichen mehr. Die Lesum- und Wümmedeiche im Werderland und Blockland haben die letzte Erhöhung um durchschnittlich 0,75 bis 1 m in den Jahren 1936 und 1937 erfahren, nachdem 1935 der St. Jürgendeich längs der Wümme um rd. 1,10 m erhöht wurde und damit das St. Jürgensfeld als Speicherbecken für die hohen Sturmfluten ausfiel; dies verursachte eine Hebung dieser Fluten um 26 bis 37 cm. Der Hollerdeich ist 1950 verstärkt und zum Teil durch Befestigung seiner Krone befahrbar geworden.

Das Gebiet des Deichverbandes am rechten Weserufer entwässert in die Weser, Lesum und Große Wümme, bei niedrigen Flußwasserständen unter Ausnutzung des natürlichen Gefälles durch Siele, bei hohen Außenwasserständen, die den freien Sielzug verhindern, künstlich mit Hilfe von Schöpfwerken. Die Hauptvorfluter, die das Gebiet gleichlaufend zur Weser durchziehen, und in die die zahlreichen Wasserläufe des Verbandgebietes einmünden, sind die Kleine Wümme vom Osterholzer Friedhof bis zur Einmündung des Waller Fleetes im Blockland und anschließend das Maschinenfleet, das beim Schöpfwerk Wasserhorst (Entwässerungsanstalt) in die Lesum durch eine Sielanlage mit drei Öffnungen von je 3,95 m lichter Weite fließt (Abb. XVIIIe 2). Von besonderer

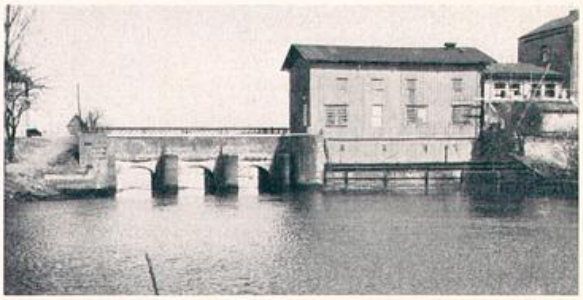


Abb. XVIIIe 2 Schöpfwerk Wasserhorst, 1862/64/81
Entwurf und Bauleitung: Deich- und Wegebauamt

Bedeutung für die Entwässerung ist außerdem das Hollerfleet, das in Osterholz-Tenever beginnt und bei der Kuhsielschleuse in den Kuhgraben einmündet.

Das Schöpfwerk Wasserhorst muß, wenn die natürliche Entwässerung nicht möglich ist, die Niederschlagsmengen aus einem rd. 110 qkm großen Einzugsgebiet und die nicht unerheblichen aus dem Untergrund aufsteigenden Kuverwassermengen überpumpen. Es besitzt vier Pumpen. Die 1924 eingebaute Pumpe 1 hat eine Leistung von 4,5 cbm/sec bei einer geometrischen Förderhöhe von 0,80 m. Die 1929 aufgestellte Pumpe 2 leistet bei 1,75 m Förderhöhe 7,5 cbm/sec. Die zwei neuen Pumpensätze aus dem Jahre 1951 haben je eine Leistung von 3,5 cbm/sec bei 2 m geometrischer Förderhöhe. Sämtliche Pumpen werden elektromotorisch angetrieben. Außer dem Schöpfwerk Wasserhorst stehen im Verbandgebiet noch weitere drei kleine Schöpfwerke früherer Verbände: am Kreuzdeich mit 1 cbm/sec Leistung bei 1,60 m Förderhöhe, an der Borgfelder Kuhweide mit 0,350 cbm/sec bei 2 m Förderhöhe und in Katrepel mit 0,760 cbm/sec bei 1,10 m Förderhöhe. Die Schöpfwerke am Kreuzdeich und an der Borgfelder Kuhweide sind heute ohne Bedeutung und dienen nur noch als Reserven, während das Werk bei Katrepel regelmäßig in Betrieb genommen wird. Mit dem Schöpfwerk Wasserhorst verfügt der Deichverband jetzt über eine Entwässerungsanlage, die nach menschlichem Ermessen das Gebiet selbst bei den stärksten Niederschlägen trocken halten wird, und deren vier Pumpen Gewähr für einen gesicherten Betrieb geben. Der Einsatz der Schöpfwerke erfolgt durch den Deich-

verband je nach Höhe des Außenwasserstandes und der gefallenen Niederschlagsmenge.
Von großer Bedeutung für die natürliche und künstliche Entwässerung ist das Wasserführungsvermögen der Kleinen Wümme und des Maschinenfleets, die dem Schöpfwerk und seiner Sielanlage das Wasser aus dem ganzen Polder zuleiten. Nach dem Kriege zeigten sich infolge vernachlässigter Unterhaltung große Mängel, die sich im besonderen darin äußerten, daß den Pumpen das Wasser nicht schnell genug zufloß. Daher wurden die beiden Wasserläufe seit 1948 vom Schöpfwerk Wasserhorst an aufwärts abschnittsweise verbreitert und vertieft. 1951 sind die Ausbauarbeiten am Osterholzer Friedhof zum Abschluß gekommen. Die Baumaßnahme hat eine ganz wesentliche Absenkung des Wasserstandes im Oberlauf der Kleinen Wümme zur Folge, von der im besonderen die im östlichen Verbandgebiet liegenden Siedlungen Vorteil haben, so die Schloßparksiedlung in Sebaldsbrück (1935 bis 1936 angelegt), die Siedlung Achterdiek (1936 bis 1937), die Gärtnerhöfe in der Vahr (1945), die Schwerbeschädigtensiedlung Rickmerspark (1949), die Siedlung Stackkamp (1949–1950) und die Borgwardsiedlung (1950) in Hemelingen sowie viele Einzelbauten.
Für den Wassersport wichtige Wasserläufe im Verbandgebiet sind der Kuhgraben und die Neue Semkenfahrt, die die Kleine und Große Wümme miteinander verbinden und den Wümmedeich mit Kammerschleusen kreuzen. Am Ausfluß des Kuhgrabens in die Große Wümme steht die 1931 erbaute Kuhsielschleuse, die eine nutzbare Länge von 30 m hat (Abb. XVIIIe 3). Die neue Semkenfahrt durchquert den Wümmedeich mit der 1902 erbauten 21,50 m langen Semkenfahrtschleuse. Die Kleine Wümme selbst mündet durch die 36,50 m lange Dammsielschleuse in die Große Wümme (Abb. XVIIIe 4). Diese Schleuse, die 1936/37 neugebaut worden war, wurde im Krieg durch Fliegerbomben schwer beschädigt und mußte 1950 gründlich instand gesetzt werden. Der Gehrkenstau in der Kleinen Wümme (Abb. XVIIIe 5) hält den Wasserstand entsprechend der verschiedenen Geländehöhe des Ober- und Niederblocklandes so, daß das Ober- und Niederblockland gleichzeitig

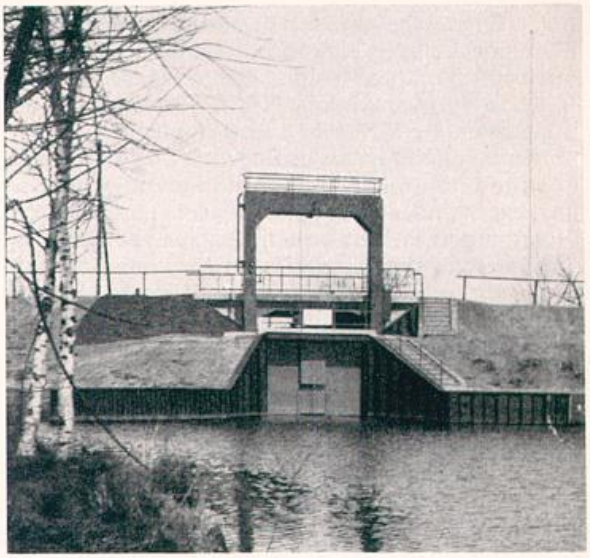


Abb. XVIIIe 4 Dammsielschleuse, 1937
Entwurf und Bauleitung: Amt für Kanalisation und Kulturbau, Abt. Kulturbau, erneuert 1950
Bremischer Deichverband am rechten Weserufer

gut mit Wasser versorgt werden. Die Stauanlage ist 1933 errichtet und 1936 mit einer Kammerschleuse für den Bootsverkehr versehen worden.
Die Wasserwirtschaft des auf dem linken Weserufer liegenden Bremer Gebietes wird durch die Weser und ihren Nebenfluß Ochtum bestimmt. Dabei kommt der Ochtumniederung eine besondere Bedeutung zu, da sie bei Katastrophenhochwasser der Weser zu einer Hochwassermulde werden kann, in der das Weserwasser von Thedinghausen her abfließt.
Das System der das Gebiet vor Hochwasser schützenden alten Deiche ist auf der Deichkarte (Abb. XVIIIe 1) dargestellt. Es ist in den Jahren 1919 und 1920 durch den Neuen Woltmershauser Schutzdeich ergänzt worden, durch den die Stadtteile Woltmershausen und Rablinghausen vollen Schutz auch gegen Hochwasser der Ochtum erhalten haben. In der Ochtumniederung wurde 1935 bis 1937 zu beiden Seiten der Duckwitzstraße längs



Abb. XVIIIe 3 Kuhsielschleuse, 1931
Entwurf und Bauleitung: Deich- und Wegebauamt

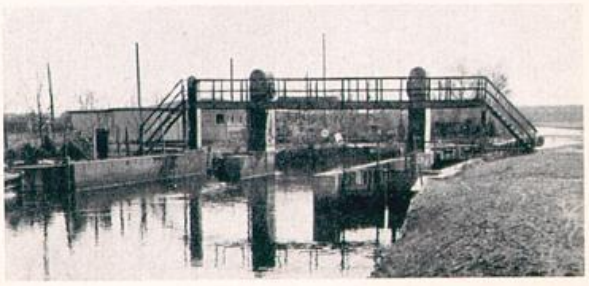


Abb. XVIIIe 5 Gehrkenstau, 1933
Entwurf und Bauleitung: Deich- und Wegebauamt

H BRE 719.8/U86/

der Ochtum die Siedlung Grolland angelegt, die rings von Deichen umgeben ist. Diese kehren die in der Ochtum und in der Ochtumniederung abfließenden Hochwässer.
Die Ochtum ist 1929–1932 reguliert und ihr Wasserführungsvermögen durch Begradigung und Profilerweiterung erhöht worden. Gleichzeitig wurden im Neuenland, in Woltmershausen und in Strom Stauanlagen errichtet, die im Sommer den Ochtumwasserstand nacheinander nach einem Stauplan anstauen, um die angrenzenden Ländereien mit Tränkewasser versorgen zu können. Während der Stauzeit erhält die Ochtum Zuschußwasser von der Weser, das oberhalb der Landesgrenze einfließt. Auf ihrem rechten Ufer münden durch Siele der Wasserzug – Neuenlander Wasserlöse – Alte Ochtum, der das Obervieland entwässert, ein, weiter unterhalb das Mühlenhauser Fleet, ein Vorfluter des Niedervielandes. Diese Sielanlagen sollen das Tidehochwasser der Weser zurückhalten. Die Flutabsperrschleuse in der Alten Ochtum wurde im Jahre 1932 errichtet, das Siel im Mühlenhauser Fleet im Jahre 1930 wiederhergestellt (Abb. XVIIIe 6). Der untere Teil des Niedervielandes besitzt im Neuenbroksiel, das 1949 erneuert worden ist, eine für jenes Gebiet besonders leistungsfähige Sielanlage mit einer Öffnung von 3,50 m lichter Weite (Abb. XVIIIe 7). Der wichtigste linke Nebenfluß der Ochtum ist die Varreler Bäke, die auf einer langen Strecke die Landesgrenze mit Oldenburg bildet. Sie mündet ohne Siel ein. In ihr steht am Heckhaus eine 1950 wiederhergestellte Stauanlage mit drei Öffnungen von je 3,50 m, die Mittelhuchting mit Tränke- und Bewässerungswasser versorgt (Abb. XVIIIe 8).
Das Gebiet des Bremischen Deichverbandes am linken Weserufer verfügt nicht wie der Deichverband am rechten Weserufer über ein zentrales Schöpfwerk, weil durch die Weserausbauten eine für natürliche Entwässerung genügende Vorflut geschaffen worden ist. Nur für örtlich begrenzte Ent- und Bewässerungen dienen die Schöpfwerke an der Ochtum, in Kattenesch, Woltmershausen, Huchting und Grolland. Das im Jahre 1931 erbaute Schöpfwerk Kattenesch ent- und bewässert die Feldmarken Arsten und Habenhausen (Abb. XVIIIe 9). Es besitzt eine elektromotorisch angetriebene Propellerpumpe von 1,5 cbm/sec Leistung bei 1,50 m Förderhöhe. Das unmittelbar oberhalb der Stauanlage Woltmershausen stehende Schöpfwerk ist 1934 errichtet worden. Es versorgt die Feldmark Woltmershausen durch eine elektrische Pumpe von 335 l/sec Leistung bei 1,5 m Förderhöhe mit Tränkewasser (Abb. XVIIIe 10). In Huchting wurde das Schöpfwerk im Jahre 1933 erbaut, um die Feldmark Huchting zu entwässern. Seine Propellerpumpe von 1,5 cbm/sec Leistung bei einer Förderhöhe von 1,7 m wird von einem Rohölmotor angetrieben. An der Siedlung Grolland stehen zwei elektromotorisch betriebene Schöpfwerke.

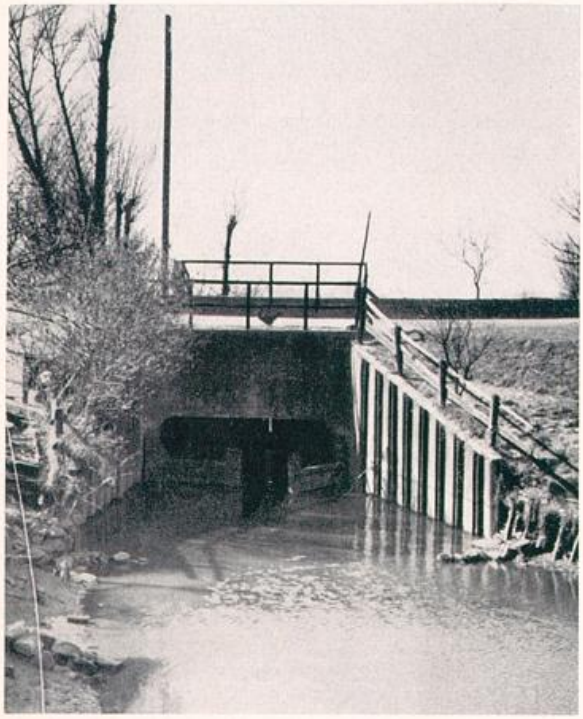


Abb. XVIII e 6 Siel am Mühlenhaus, 1929/30 erneuert
Entwurf und Bauleitung: Deich- und Wegebauamt



Abb. XVIII e 7 Neuenbroksiel, 1949
Entwurf und Bauleitung:
Bremischer Deichverband am linken Weserufer

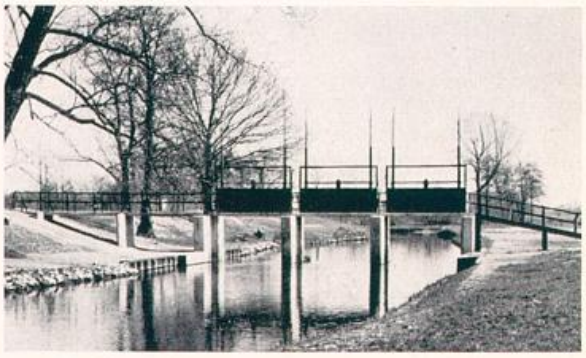


Abb. XVIII e 8 Stau in der Varreler Bäke, 1950
Entwurf und Bauleitung:
Bremischer Deichverband am linken Weserufer



Abb. XVIII e 9 Schöpfwerk Kattenesch, 1929
Entwurf und Bauleitung: Deich- und Wegebauamt

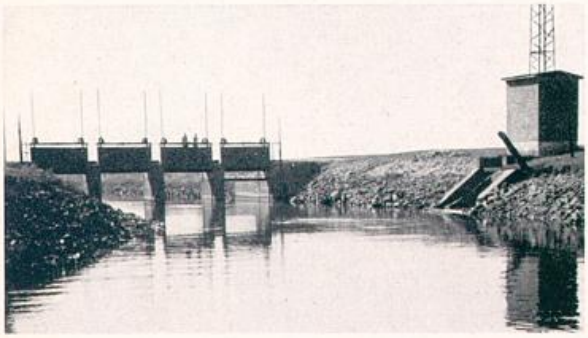


Abb. XVIII e 10 Stauanlagen und Schöpfwerk Woltmershausen, 1930
Entwurf und Bauleitung: Deich- und Wegebauamt

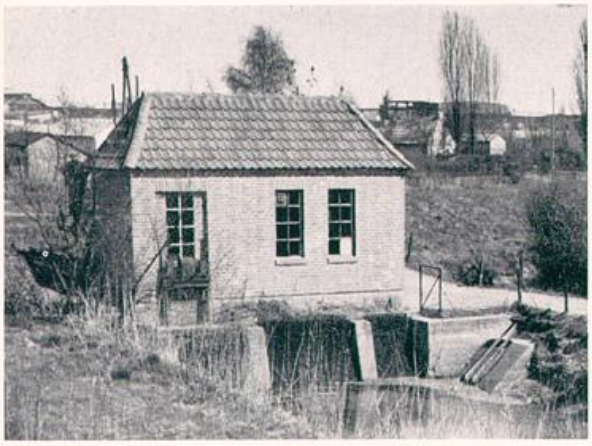


Abb. XVIII e 11 Schöpfwerk Grolland, 1929
Entwurf und Bauleitung: Deich- und Wegebauamt

Das eine dient mit einer Pumpe von 350 l/sec Leistung bei 1,2 m Förderhöhe der Bewässerung der Siedlung Grolland und auch oldenburgischer Gebietsteile (Abb. XVIIIe 11), während das andere mit zwei Pumpen von 200 l/sec bei 1,2 m Förderhöhe und 400 l/sec Leistung bei 1,4 m Förderhöhe die Siedlung Grolland entwässert.

Neben der Entwässerung hat auf beiden Weserufern die Bewässerung mit städtischem Abwasser zwecks Düngung des Grünlandes große Bedeutung. Auf dem rechten Weserufer werden im Werderland, Blockland und Lehesterfeld rd. 2930 ha Land mit Abwasser beschickt; auf dem linken Weserufer in Huchting (Warfeld), Strom, Seehausen und Hasenbüren rd. 520 ha. Das Abwasser wird in den Wintermonaten nach einem bestimmten Bewässerungsplan jetzt unverdünnt, früher mit Weserwasser im Verhältnis 1 zu 2 verdünnt, auf das Grünland aufgebracht, wobei die Flächen etwa 30 cm hoch überstaut werden. Wenn die Stauhöhe erreicht ist, bleibt das Wasser einige Zeit auf dem Lande stehen und wird dann wieder abgelassen. Die Überstauung führt allerdings nicht zu einer gleichmäßigen Ausnutzung des Dungwertes des Abwassers auf allen Teilen der Flächen, wenn diese zu groß gewählt werden. Von Nutzen sind auch nicht die bei großen Flächen zwangsläufig eintretenden langen Überstauungszeiten, derentwegen die Überstauung nur im Winter vorgenommen werden kann. Zur Feststellung des besten Verfahrens wurde in den Jahren 1949–1950 in Hasenbüren ein 30 ha großes Abwasserversuchsfeld angelegt, in dem die Bauern ihre nur bis zu 1,5 ha großen Grundstücke unabhängig voneinander und zu jeder Jahreszeit, auch im Sommer, bewässern können. Da der Erfolg dieses Bewässerungssystems sehr gut ist, wird seine Anwendung auch auf anderen Flächen angestrebt.

Die noch zu lösenden oder in der Lösung begriffenen wasserwirtschaftlichen Aufgaben von größerer Bedeutung sind in der Überschwemmungskarte (Abb. XVIIIe 12) dargestellt. In ihr sind, verschieden schraffiert, jene Flächen kenntlich gemacht, die noch keinen genügenden Hochwasserschutz haben, um sichere landwirtschaftliche Erträge liefern oder gar besiedelt werden zu können.

Auf dem rechten Weserufer ist ganz besonders die Wümmeniederung unmittelbar oberhalb Borgfeld hochwassergefährdet, in der rd. 1000 ha Oberneulander und Borgfelder Wiesen und Weiden sowie der rd. 3000 ha Grünland umfassende niedersächsische „Wümme-Wasserverband" in Fischerhude liegen. Die Hochwasserstände haben sich erhöht, nachdem die Große Wümme und ihre Nebenbäche im niedersächsischen Gebiet oberhalb Bremens fortlaufend ausgebaut werden, während die Wümme zwar auch in der bremischen Niederung bis zur Franzosenbrücke bei Borgfeld reguliert wurde, aber unterhalb ihren ursprünglichen, vielgeschlängelten Lauf behalten hat, der den Wasserabfluß hemmt. Hinzu kommt, daß die

*H BRE 719.8/U88/2

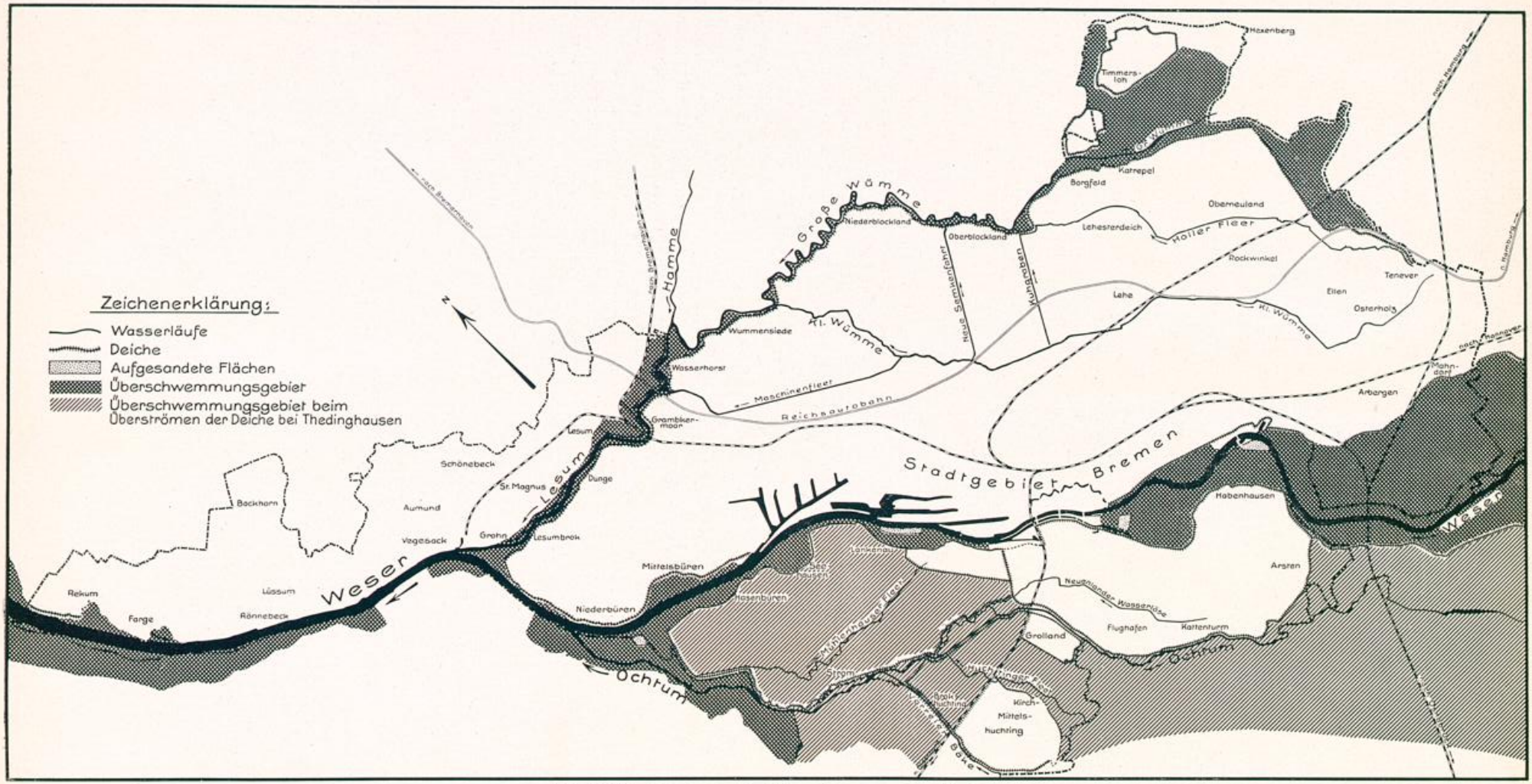


Abb. XVIII e 12 Karte der Überschwemmungsgebiete

Wümmeniederung noch unter dem Einfluß von Ebbe und Flut steht. Die Folge dieses Zustandes ist, daß den Borgfelder Grünländereien das Wasser der Wümme schneller zufließt, als es unterhalb abfließen kann, ganz besonders dann nicht, wenn Wind- oder Sturmfluten den Abfluß hemmen oder gar Wassermassen die Wümme hochdrücken. Dann können lang anhaltende Überschwemmungen auftreten, die den Bestand der nährstoffreichen Süßgräser und die Heuernte gefährden oder gar vernichten.

Die erste, grundlegende Regulierung der Großen Wümme wurde zwischen Ottersberg und der Franzosenbrücke bei Borgfeld 1926 bis 1928 durchgeführt. Sie hatte auf Grund eines von Preußen und Bremen gemeinsam bearbeiteten Entwurfs die Entwässerung der stark versumpften Flächen und ihren Schutz gegen die regelmäßigen sommerlichen Überflutungen zum Ziel. Ihre Maßnahmen waren die Beseitigung der zahllosen Spaltungen des Wümmelaufs, die Vergrößerung des Abflußquerschnitts und die Anlage von Sommerdeichen. Ergänzend ließ die Reichswasserstraßenverwaltung den unter ihrer Verwaltung stehenden Wümmelauf zwischen der Franzosenbrücke und Kuhsiel im Jahre 1927 ausbaggern. Da der Erfolg aller Regulierungsarbeiten für das bremische Gebiet nicht genügte, wurden im Jahre 1932 die Sommerdeiche erhöht und die Wümme nochmals durch Baggerarbeit vertieft. Um die Borgfelder Wiesen auf dem rechten Wümmeufer im Herbst und Frühjahr düngend bewässern zu können, wurde im Jahre 1937 in der Wümme an der Landesgrenze bei Katrepel eine Stauanlage, die Behrensschleuse, mit vier Öffnungen zu je 3,75 m Breite errichtet.

Trotz aller Regulierungsmaßnahmen blieben aber der ungehemmte Einfluß der Wind- und Sturmfluten und die ungenügende Vorflut unterhalb der Franzosenbrücke bestehen.

Von der Reichswasserstraßenverwaltung war daher 1933 ein Plan für eine Abschleusung der Lesum bei Vegesack entworfen worden, durch die das Einlaufen schädlicher Hochwässer der Weser in die Wümmeniederung verhindert werden sollte. Gleichzeitig wurde ein Vorentwurf für die Begradigung der Wümme unterhalb der Franzosenbrücke aufgestellt. Leider kam es nicht zu der Abschleusung der Lesum, da sich die beteiligten drei Verwaltungen des Reichs, von Preußen und Bremen nicht einigen konnten, besonders nachdem sich das St. Jürgensfeld zu selbständigen Schutzmaßnahmen durch Erhöhung seiner Deiche entschlossen hatte. Auch die Begradigung wurde nicht verwirklicht. Seit 1933 ist dann nichts mehr getan worden, um die Wasserverhältnisse in der Wümmeniederung im Interesse der landwirtschaftlichen Erzeugung zu verbessern. Sie wurden besonders im Krieg und in den ersten Jahren nach dem Kriege immer schlechter, da bei dem Mangel an Arbeitskräften und Baustoffen jegliche Unterhaltung an den einst geschaffenen Anlagen unterblieb. Das Flußbett versandete, Ufer brachen ab, Siele und Schleusen verfielen, in den Sommerdeichen entstanden große Lücken. Die ausufernde Wümme überflutete die Niederung ständig. Während ihre Flächen wegen Nässe noch nicht betreten werden konnten, wurde häufig bereits auf den Außendeichsgroden des Blocklandes längs der Wümme geheut.

Die nach dem Kriege erneut angestellten wasserwirtschaftlichen Untersuchungen bestätigten die alte Erkenntnis, daß diese die Landwirtschaft schwer schädigenden Mängel nur beseitigt werden können, wenn für einen schnelleren Abfluß des Oberwassers der Wümme auch unterhalb der Franzosenbrücke gesorgt, und wenn der Eintritt der Wind- und Sturmfluten in die Wümmeniederung während der Vegetationszeit verhindert wird.

Deshalb ist die Regulierung der Wümme im Jahre 1949 wieder aufgegriffen worden: Der Flußlauf wurde von Katrepel bis Kuhsiel ausgebaggert, der große Bogen zwischen Borgfeld und Warf zwecks Verbesserung des Wasserabflusses begradigt, die Sommerdeiche wurden wieder in Ordnung gebracht. Die Durchführung der wasserwirtschaftlichen Maßnahmen wird weiter verfolgt. Es sind dies die Anlage einer Absperrschleuse an der Mündung der Wümme, um während der Vegetationszeit den Eintritt der hohen schädlichen Wind- und Sturmfluten zu verhindern, und die Begradigung besonders starker Flußkrümmungen unterhalb der Franzosenbrücke. Erst dann werden die Borgfelder und Oberneuländer Bauern in der Wümmeniederung eine gesicherte Grünlandwirtschaft auch im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse treiben können.

Rutz

H BRE 719.8/0867

f) Der Städtische Vieh- und Schlachthof

Zu den unentbehrlichen Versorgungsanlagen einer modernen Großstadt gehören nach hygienischen und veterinärpolizeilichen Gesichtspunkten eingerichtete Viehmärkte und Schlachthöfe.
Der bremische Vieh- und Schlachthof besteht aus:

A) dem Viehhof,
B) dem Schlachthof,
C) der Tierkörperbeseitigungsanstalt mit Fleischmehlfabrik.

Er wurde als städtische Anlage nach vierjähriger Beratung des Projektes im Senat und in der Bürgerschaft in den Jahren 1879 bis 1882 erbaut und am 12. April 1882 in Betrieb genommen. Die Tierkörperbeseitigungsanstalt war damals ein Privatbetrieb.

Vieh- und Schlachthof sind räumlich nicht scharf getrennt und befinden sich auf dem um 2 m aufgehöhten Gelände am früheren Torfbassin und werden begrenzt von der Schlachthof- und von der Findorffstraße. Die Tierkörperbeseitigungsanstalt liegt außerhalb des Stadtkernes an der Nordwestecke des Stadtwaldes, dort wo der Torfkanal in die Kleine Wümme mündet.
Schon während des Baues des Vieh- und Schlachthofes mußten verschiedene Erweiterungen und Ergänzungen vorgenommen werden, da die Anlage zu klein geplant war. Sie war für eine Bevölkerungszahl von 120 000 Köpfen bemessen und ist seitdem den durch Bevölkerungszunahme und Ausweitung des Fleischkonsums gestiegenen Bedürfnissen entsprechend ständig erweitert worden. Die ursprünglich errichteten Gebäude bestehen mit Ausnahme des Verwaltungs- und Wirtschaftsgebäudes nicht mehr. Sie sind teils zu anderen Zwecken umgebaut oder abgebrochen und erheblich vergrößert wieder aufgebaut oder im zweiten Weltkrieg durch Fliegerangriffe zerstört worden.
Bei den Neu- und Umbauten fanden alle Neuerungen in der Schlachthoftechnik, soweit sie für die hiesigen Verhältnisse zweckmäßig erschienen, Berücksichtigung.
Im zweiten Weltkrieg wurde der Vieh- und Schlachthof zu 55 % durch Fliegerangriffe zerstört und konnte bis heute nur zu einem Teil wieder aufgebaut werden.
Über die Entwicklung der Anlage gibt nachstehende Tabelle Aufschluß:

Auftrieb und Schlachtungen:

	Rinder		Schweine		Kälber		Schafe	
	Auftrieb	Schlachtg.	Auftrieb	Schlachtg.	Auftrieb	Schlachtg.	Auftrieb	Schlachtg.
1883/84	7 919	7 551	24 357	24 304	16 951	16 565	12 255	10 963
1905/06	18 799	14 598	78 067	75 527	18 162	17 187	16 177	15 378
1913/15	29 968	21 255	146 204	132 980	16 751	16 419	13 264	12 255
1921/22	23 433	14 387	70 330	64 136	18 957	15 576	18 010	14 767
1939/40	19 131	17 016	76 515	76 036	17 010	16 882	4 574	4 560
1943/45	13 713	11 081	68 427	67 956	40 795	39 756	2 731	2 716
1948/49	5 770	5 767	4 562	4 561	10 942	10 823	1 143	1 136
1950/51	23 366	19 824	58 963	51 424	9 512	8 450	4 908	3 874

A) Der Viehhof besteht aus der großen Markthalle (Abb. XVIII f 1 und 2) mit Abteilungen für Groß-, Kleinvieh und Schweine und der Entladerampe mit Eintriebbuchten am Gleisanschluß.
Der älteste, 1882 erbaute Teil der Markthalle wurde 1943 bis 1944 durch Fliegerangriffe völlig zerstört. Der Erweiterungsbau aus den Jahren 1890 bis 1891 wurde stark beschädigt, der Wiederauf-



Abb. XVIII f 1 Städtischer Schlacht- und Viehhof
Viehmarkthalle, Außenansicht, wiederaufgebaut 1951/52
Architekt Hornung



Abb. XVIII f 2 Städtischer Schlacht- und Viehhof
Viehmarkthalle, Innenansicht, wiederaufgebaut 1951/52
Architekt Hornung



Abb. XVIII f 3 Städtischer Schlacht- und Viehhof
Haupteinfahrt. Rechts Verwaltungsgebäude und Gaststätte, erbaut 1890/91, zerstört 1944 wiederaufgebaut 1949/50

bau wurde 1948 begonnen und ist jetzt nahezu abgeschlossen. Dabei ist der letzte Abschnitt – dem 1950 aufgestellten Bebauungsplan entsprechend – in der baulichen Anordnung und dem Innenausbau völlig neu gestaltet und hat einen geräumigen Futterboden erhalten.

Die im zweiten Weltkrieg ebenfalls zerstörten Räume für Viehkommissionäre konnten nicht wiederaufgebaut werden.

B) Der Schlachthof besteht außer den zwei Verwaltungsgebäuden am jetzigen Haupteingang (Abb. XVIII f 3), in denen die Verwaltungsräume, Dienstwohnungen, Laboratorien und die Schlachthof-Gaststätte untergebracht sind, aus den Schlachthallen für die verschiedenen Tiergattungen, den Kühlhäusern, dem Maschinen- und Kesselhaus mit Wasserturm und den Kaldaunenwäschen.

Die Großviehschlachthalle wurde 1882 mit einer Grundfläche von 18,5×54,0 m erbaut und bis zum ersten Weltkrieg durch grundlegenden Umbau auf nahezu doppelte Größe erweitert, wobei die Leistungsfähigkeit durch den Einbau einer Hochbahngleisanlage mit moderner Hänge- und Wägevorrichtung erheblich gesteigert wurde. Diese Anlage ist heute noch in Betrieb und hat durch den zweiten Weltkrieg verhältnismäßig wenig gelitten. Die Tötung des Großviehs erfolgt auch heute noch mittels Bolzenschießapparaten.

Die Schweineschlachthalle von 1882 mußte infolge des sprunghaft steigenden Verbrauchs an Schweinefleisch 1899 von Grund auf neu gebaut und erweitert werden. Aber bereits 1912 mußte durch einen Neubau eine nochmalige Vergrößerung vorgenommen werden. Hierbei erhielten der Neubau und später auch der Altbau eine ausgedehnte Hochbahngleisanlage und eine vom damaligen Schlachthofdirektor Dr. Elsässer und dem Bremer Architekten Poschmann entwickelte Ausschlachtvorrichtung mit Gleisanlage, das sog. „Bremer System", die bis heute in Betrieb ist. Ein Teil des Neubaues wurde zweigeschossig angelegt und im Obergeschoß ein Trichinenschausaal mit Projektionsvorrichtung eingerichtet. — 1932 wurde eine elektrische Betäubungsanlage eingebaut. Nach der Zerstörung im zweiten Weltkrieg wurde nur die südliche Hälfte der Halle wieder aufgebaut und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit 1951 mit zwei Enthaarungsmaschinen versehen.

Die Kleinviehschlachthalle von 1882 ist 1905 bis 1908 zu einem zweiten Kühlhaus umgebaut und durch einen Neubau in der Südwestecke des Geländes ersetzt worden. Der Neubau erhielt eine Hochbahngleisanlage und ist noch heute in Betrieb.

Die Pferdeschlachthalle, 1882 erbaut und 1898 erweitert und mit einem Kühlraum versehen, ist im zweiten Weltkrieg völlig zerstört worden. Ein Wiederaufbau ist nicht vorgesehen, da nach dem neuen Generalbebauungsplan die Pferdeschlachthalle in dem nördlichen Teil der zerstörten Schweineschlachthalle eingebaut wird. Z. Z. finden Pferdeschlachtungen in der Großviehschlachthalle statt.

Die Kutteleien oder Kaldaunenwäschen wurden 1882 neben dem Maschinenhaus angelegt. Der Fußboden lag 1,50 m über Gelände, um das Abfahren der Abfälle zu erleichtern. Nach Anlage der Kanalisation in der Findorffstraße wurden die Kaldaunenwäschen an der Findorffstraße wesentlich vergrößert neu erbaut und an die Kanalisation angeschlossen, so daß nunmehr die Beseitigung der Abfälle durch Abschwemmen erfolgt.

Die Kühlhäuser. 1882 wurde das erste Kühlhaus errichtet. Bei der Erweiterung der Großviehschlachthalle wurde gleichzeitig der Zwischenraum zwischen dieser und dem ersten Kühlhaus überdacht und zu einem Vorkühlraum für Großvieh ausgebaut.

Das zweite Kühlhaus ist 1905 bis 1908 durch Umbau der alten Kleinviehschlachthalle entstanden. Die Kühlhäuser wurden 1941 durch Fliegerangriffe zerstört und wieder aufgebaut, wobei eine Umstellung von Kohlensäure auf Ammoniakbetrieb erfolgte. Nach erneuter Zerstörung 1943 bis 1944 wurden sie 1947 bis 1950 endgültig wieder aufgebaut. In der Vorkühlhalle werden Temperaturen von plus 1 Grad C bis plus 3 Grad C erreicht, in den Kühlhäusern 0 Grad C bis 1 Grad C.

Das Maschinen- und Kesselhaus ist seit 1882 wesentlich erweitert und erneuert worden. Es enthält die Kessel für die Dampferzeugung



Abb. XVIII f 4 Maschinenhaus mit Wasserturm
Im Vordergrund überdachte Transportbahn

*H BRE 719.8/0887

und die Dampfmaschinen für Heizung, Warmwasserbereitung und Kälteerzeugung. 1941 wurde die Anlage restlos zerstört und wieder aufgebaut und 1942 wiederum zerstört. Der endgültige Wiederaufbau wurde 1951 abgeschlossen.

Die Wasserversorgungsanlage. Der Vieh- und Schlachthof besitzt eine eigene Wasserversorgungsanlage, die aus zwei etwa 13 bis 16 m tiefen Brunnen mit einer Ergiebigkeit von 50 cbm/h, einer Enteisenungsanlage und einem nach dem ersten Weltkrieg neu errichteten mehrteiligen Hochbehälter für Kalt- und Warmwasser von insgesamt ca. 420 cbm Inhalt besteht. Für die Kesselspeisung wird Wasser aus dem städtischen Netz verwendet.

Die Blutverwertungsanlage wurde neben dem Kesselhaus errichtet und bis 1930 betrieben. Wegen der Geruchsbelästigung kam es wiederholt zu Eingaben der Anwohner. Deswegen und wegen der geringen Rentabilität wurde die Anlage aufgegeben.

Der Seuchenschlachthof. Zur Abschlachtung von seuchenverdächtigem Vieh bestand ursprünglich nur eine kleine Anlage nördlich der Markthalle. 1936 bis 1938 wurde ein abgeschlossener Seuchenschlachthof jenseits des Gleisanschlusses mit eigenem Wagenwaschplatz errichtet. Diese Anlage ist im zweiten Weltkrieg restlos zerstört worden. Ein Wiederaufbau ist nicht vorgesehen, da nach dem neuen Generalbebauungsplan die seuchenpolizeilichen Belange durch innerbetriebliche Maßnahmen sichergestellt werden können. Schlachtungen von seuchenverdächtigem Vieh sollen in Zukunft in der Sanitätsschlachthalle vorgenommen werden.

Die Polizeischlachthalle. Zur Vornahme von Notschlachtungen von verletzten Tieren wurde 1927 der nördliche Teil der neuen Schweineschlachthalle zu einer Polizeischlachthalle ausgebaut. Sie ist im zweiten Weltkrieg stark zerstört worden. Der Wiederaufbau als sog. Sanitätsschlachthalle ist in Angriff genommen.

Die Freibank. Zu einem Schlachthof gehört auch eine Freibank, in der minderwertiges, aber noch genießbares Fleisch verbilligt verkauft wird. Sie befindet sich in der Südwestecke des Geländes neben der jetzigen Kleinviehschlachthalle.

Die Transportanlage. Die Schlachthallen sind mit den Kühlhäusern durch ein weitläufiges Hochbahngleisnetz verbunden, so daß die ge-

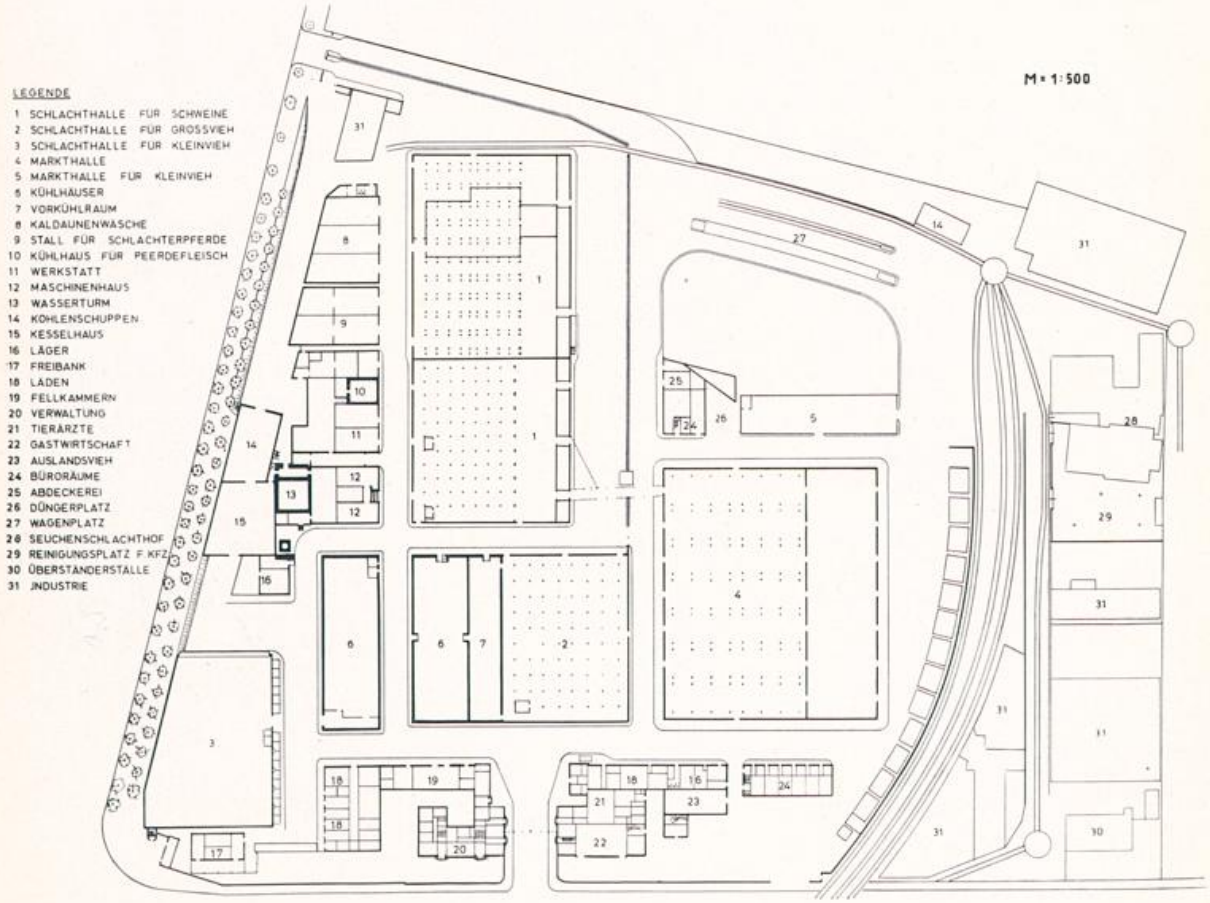


Abb. XVIII f 5 Städtischer Schlacht- und Viehhof, Grundriß der Gesamtanlage, 1937

schlachteten Tiere ohne Umladung auf Wagen in hängendem Zustand in die Kühlräume gebracht werden können.

C) Die Tierkörperbeseitigungs-Anstalt ist 1938 zusammen mit der Fleischmehlfabrik von der Stadt übernommen worden. Sie ist im zweiten Weltkrieg erheblich zerstört und nach Kriegsende wieder aufgebaut und wesentlich verbessert worden.

Der hohe Zerstörungsgrad des Städtischen Vieh- und Schlachthofes im zweiten Weltkrieg durch Fliegerangriffe ließ bei Inangriffnahme des Wiederaufbaues nach dem Zusammenbruch bei der Gesundheits- und Bauverwaltung zwangsläufig die Frage nach dem weiteren Schicksal dieser Anlage aufkommen. Die Lage im Stadtkern auf einem Gelände, das keine großen Erweiterungsmöglichkeiten bei einem weiteren Anwachsen der Bevölkerungszahl bietet (Plan Abb. XVIII f 5), und die nicht sehr glückliche Anordnung des Gleisanschlusses zu den Betriebsanlagen der Reichsbahn, haben schon nach dem ersten Weltkrieg sowohl die Stadtverwaltung als auch die damalige Reichsbahnverwaltung veranlaßt, Überlegungen über eine Verlagerung des Vieh- und Schlachthofes anzustellen. Es war damals geplant, 1920 mit dem Bau eines neuen Vieh- und Schlachthofes auf dem Gelände an der Hamburger Bahn nördlich vom Findorffviertel zu beginnen und die Anlage bis 1925 fertigzustellen. Die Voraussetzungen für einen günstigen Gleisanschluß und spätere Erweiterungsmöglichkeiten waren hier gegeben. Kapitalmangel zwang schon damals, von diesem Plan Abstand zu nehmen. Um so weniger erschien nach dem Zusammenbruch nach dem zweiten Weltkrieg eine Verwirklichung dieses Projektes mit Rücksicht auf die finanzielle Lage möglich. Eine eingehende Untersuchung der Moglichkeiten des Wiederaufbaues an der alten Stelle unter gleichzeitiger Erhöhung der Leistungsfähigkeit mit Rücksicht auf die zu erwartende

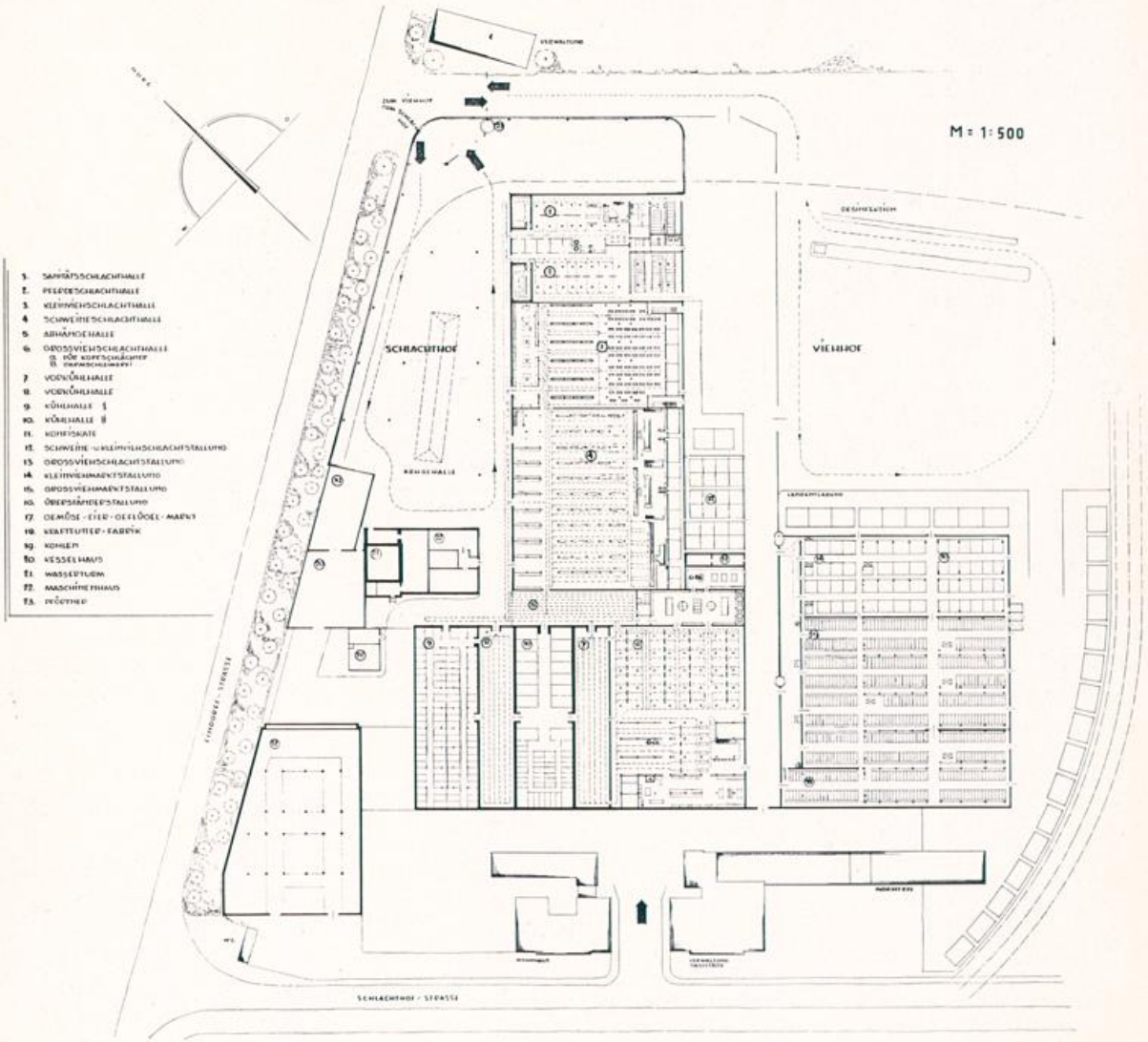


Abb. XVIII f 6 Städtischer Schlacht- und Viehhof, Grundriß der Gesamtanlage, 1951

H BRE 719.8/0867

Bevölkerungszunahme wurde daher eine zwingende Notwendigkeit.

Die Ausarbeitung eines entsprechenden Gutachtens wurde von der Bauverwaltung unter Zuhilfenahme eines namhaften Schlachthof-Ingenieurs, des Architekten Hellmuth Hornung, Stuttgart, in die Wege geleitet. Bis zum Vorliegen des Ergebnisses wurden nur die Wiederaufbauarbeiten durchgeführt, die zur Aufrechterhaltung und Sicherung der Fleischversorgung der Bevölkerung unerläßlich waren. – Die Untersuchungen führten 1950 zu dem Ergebnis, daß durch Änderung, Erweiterung und Ergänzung der vorhandenen Anlagen und teilweise Umstellung des Betriebes mit einem Kostenaufwand von 2½ bis 3 Millionen DM eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Vieh- und Schlachthofes soweit möglich wäre, daß selbst bei einer Bevölkerungszunahme auf 500 000 bis 600 000 Köpfe der Bedarf völlig befriedigt werden könnte. – Auch die Beseitigung der den alten Anlagen noch anhaftenden Mängel in hygienischer und veterinärpolizeilicher Hinsicht war im Rahmen des neuen Aufbauprogramms durchaus möglich.

Der daraufhin aufgestellte Generalbebauungsplan (Plan Abb. XVIII f 5) sieht zur Erreichung dieses Zieles folgende Maßnahmen vor:

1. Wiederherstellung der 1937 durchgeführten scharfen Trennung von Schlacht- und Viehhof.
2. Herausnahme des Fahrverkehrs innerhalb der Anlage durch Verlegung der Hauptzufahrt aus der Schlachthof- in die Findorffstraße und Anlage eines großen Parkplatzes für Schlachter an der Stelle der jetzigen Kutteleien.
3. Verlegung der Kutteleien in die einzelnen Schlachthallen zur Vermeidung von zeitraubenden und unhygienischen Quertransporten.
4. Konzentrierung der Schlachtungen auf engstem Raum durch Verlegung der Kleinviehschlachthalle in den mittleren Teil der neuen Schweineschlachthalle und der Pferde- und Sanitätsschlachthalle in ihren nördlichen Teil.
5. Intensivierung des Schlachtvorganges durch Einbau moderner Schlacht- und Transporteinrichtungen.
6. Schaffung weiterer Kühlräume.
7. Vergrößerung der Markthallen und Schaffung von Überständerställen für an Markttagen nicht verkauftes Vieh.
8. Erhöhung der Zahl der Schlachttage zur besseren Ausnutzung der Anlage.

Nach Durchführung dieser Maßnahmen wird es möglich sein, neben einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Anlage auf einen Seuchenschlachthof und den Neubau eines Seegrenzschlachthofes für ausländisches Vieh zu verzichten. Durch innerbetriebliche Maßnahmen können Teile des Vieh- und Schlachthofes für die genannten Zwecke so abgeschlossen werden, daß die veterinärpolizeilichen und hygienischen Forderungen voll erfüllt werden.

Das Ziel läßt sich im Rahmen der gegebenen finanziellen Möglichkeiten nur schrittweise erreichen, und es wird noch einige Jahre dauern, bis unser Vieh- und Schlachthof den wünschenswerten Zustand erreicht haben wird.

Glasow

g) Die Feuerwehr

Im Jahre 1900 verfügte die Feuerwehr der Stadt Bremen über 32 Fahrzeuge mit Pferdebespannung und zwei Spritzendampfer. Unter den Fahrzeugen befanden sich vier Dampfspritzen, vier Kohlensäuredruckspritzen, vier mechanische Leitern (Abb. XVIII g 1) und u. a. auch noch zwei Handspritzen.

Das erste automobile Fahrzeug, eine Dampfspritze, ist 1907 angeschafft worden. Die Automobilisierung erstreckte sich in ihren verschiedenen Stadien über einen Zeitraum von 20 Jahren. Auf den Dampfantrieb folgte der elektrische Antrieb mit Sammelbatterien und auf diesen der Antrieb durch Verbrennungskraftmaschinen. Die genannten Antriebsarten wurden während mehrerer Jahre nebeneinander verwendet. Im Jahre 1924 ist die Kreiselpumpe eingeführt worden, und 1927 waren sämtliche Fahrzeuge motorisiert. Im Jahre 1938 erhielten schwere und mittelschwere Lösch- und Sonderfahrzeuge Dieselmotorantrieb. Die Löschfahrzeuge hatten bis 1938 keinen geschlossenen Aufbau, so daß die Mannschaften auf der Fahrt allen Witterungseinflüssen ausgesetzt waren. Jetzt haben alle Feuerwehrfahrzeuge einen geschlossenen Aufbau.

Die Beschaffung von vier Tanklöschfahrzeugen mit luftgekühltem Dieselmotor, im Jahre 1949, für die Brandbekämpfung in löschwasserarmen Gebieten stellte einen weiteren Fortschritt dar. Jedes Fahrzeug führt 2400 Liter Löschwasser und eine bestimmte Menge Schaumbildnerflüssigkeit zur Erzeugung von Luftschaum mit sich (Abb. XVIII g 2). Ferner wurde ein im Kriege stark beschädigtes schweres Löschfahrzeug in den Feuerwehrwerkstätten zu einem Tanklöschfahrzeug umgebaut. Der Tank faßt 3000 Liter Löschwasser.

Ein Kranwagen mit 4,5 t Tragkraft entstand aus dem Fahrgestell einer Drehleiter. Unter Verwendung des Fahrgestells eines Schlauchwagens wurde ein Rüstwagen mit einer Stromerzeugungsanlage von 220/380 V und einer Leistung von 7,5 kVA gebaut (Abb. XVIII g 3 und 4). Auf einem Anhänger des Rüstwagens ist ein elektrisches Gerät untergebracht, das zum Absaugen von Rauch

und giftigen Gasen aus geschlossenen Räumen dient und eine Leistung von 70 cbm in der Minute hat. Es wird mit den im Rüstwagen untergebrachten elektrischen Geräten, wie Großscheinwerfer, Kettensäge usw., von der Stromerzeugungsanlage des Rüstwagens mit Energie versorgt.

Die Berufsfeuerwehr verfügt heute über sechs Kraftfahrdrehleitern, von denen eine bis zu 24 m, vier bis zu 26 m und eine bis zu 32 m Länge ausgezogen werden können (Abb. XVIII g 5). Das Leitergetriebe wird vom Fahrzeugmotor angetrieben. Die Leiterparks bestehen aus Stahl und können auf Zug und Druck beansprucht werden. Alle Leiterbewegungen werden vollautomatisch gesteuert.

Die Transporte Verunglückter werden gegenwärtig mit drei Krankenwagen ausgeführt. Jeder Wagen ist mit zwei Tragen ausgestattet. In Kürze werden zwei weitere Wagen in Dienst gestellt. Für das im zweiten Weltkriege vernichtete Feuer-



Abb. XVIII g 1 Drehleiter für Handbetrieb, 1900

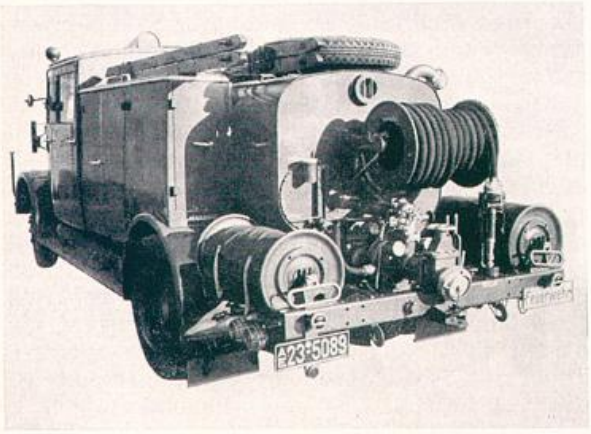


Abb. XVIII g 2 Tanklöschfahrzeug



Abb. XVIII g 3 Rüstwagen bei geöffneten Türen

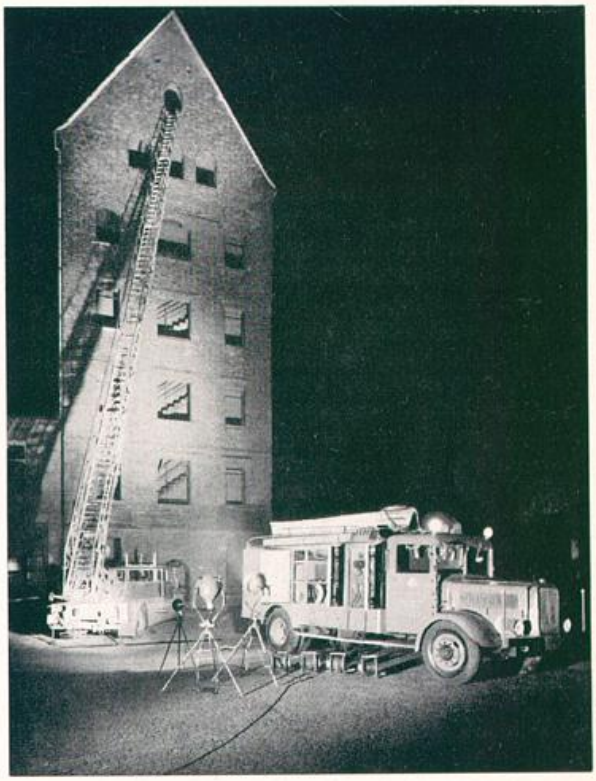


Abb. XVIII g 4 Der Rüstwagen als Stromerzeuger Beleuchtung des Übungsturmes der Feuerwache 1 und einer Kraftfahrdrehleiter mittels Scheinwerfer



Abb. XVIII g 5 Vollautomatische Kraftfahrdrehleiter ausziehbare Länge 32 m, 1950

*H BRE 719.8/U86/K



Abb. XVIII g 6 Feuerlöschboot 1, 1946

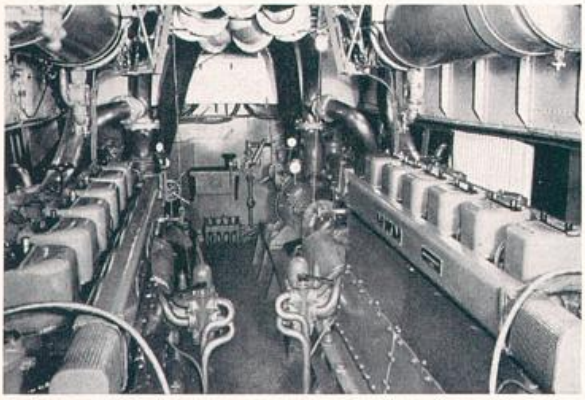


Abb. XVIII g 7 Feuerlöschboot 1
Blick in den Maschinenraum

löschboot I wurde 1945/46 ein neues gebaut und 1946 in Dienst gestellt (Abb. XVIII g 6 und 7). Es ist ein Zweischraubenboot mit zwei Dieselmaschinen von je 130 PS, die auch die Feuerlöschkreiselpumpen antreiben. Die Pumpenleistung beträgt 6000 Liter in der Minute bei 50 m Förderhöhe. Das veraltete Feuerlöschboot II ist 1948 von Grund auf umgebaut und mit Dieselmaschinen ausgestattet worden. Die Pumpenleistung beträgt 8000 Liter in der Minute bei 50 m Förderhöhe. Schiffsantrieb und Pumpenantrieb sind getrennt. Im Ölhafen des Industriehafens wurde ein Feuerlöschprahm stationiert, der die gleiche Pumpenleistung hat wie das Feuerlöschboot II. Drei Feuerwachen sind mit leicht transportablen Rettungsbooten aus Leichtmetall ausgerüstet worden.

Zur Verbesserung der Kommandoübermittlung bei Großeinsätzen und Großübungen ist ein Kommandowagen mit Lautsprecheranlage beschafft worden.

Mit der Zunahme der Fahrzeuge und Geräte an Zahl und Mannigfaltigkeit sind auch die Anforderungen gewachsen, die an die Reparaturwerkstätten des Maschinenbetriebes der Feuerwehr und an den Wartungsdienst gestellt werden. Infolge der Knappheit der Haushaltsmittel müssen fast alle Reparaturarbeiten durch das Feuerwehrpersonal ausgeführt werden. Die Werkstätten sind entsprechend ausgestattet worden.

Für die Bekämpfung von Flüssigkeitsbränden hat die Feuerwehr im Jahre 1927 zum erstenmal das Schaumlöschverfahren angewandt. In den ersten Jahren wurde chemischer Schaum, heute wird Luftschaum verwendet. Zur Erzeugung von Luftschaum führt jedes Löschfahrzeug der Berufsfeuerwehr eine bestimmte Menge Schaumbildnerflüssigkeit mit. Außerdem liegen auf Lastkraftwagen größere Mengen zur sofortigen Abfahrt bereit. Ein großer Lagerbestand an Schaumbildnerflüssigkeit wird in der Feuerwache 5 im Holz- und Fabrikenhafen gehalten. Für die Bekämpfung von Bränden an elektrischen Anlagen steht ein fahrbares Kohlensäure-Löschgerät mit 150 kg flüssiger Kohlensäure zur Verfügung.

Zum Schutze der Atmung in verqualmten und vergasten Räumen sind schon vor 50 Jahren bei der Feuerwehr Geräte verwendet worden, deren Prinzip von den heute verwendeten übernommen worden ist. Die technische Ausführung ist aber verbessert worden. Die heute gebräuchlichen Sauerstoff-Kreislauf- und Frischluftgeräte gewähren den bestmöglichen Atemschutz. Am häufigsten wird das Kreislaufgerät verwendet, sein Aktionsradius ist räumlich unbegrenzt. Der Träger dieses Gerätes ist von der Außenluft völlig unabhängig. Das Gerät arbeitet mit verdichtetem Sauerstoff. Ein Teil der ausgeatmeten Luft wird beim Durchströmen einer Alkalipatrone gereinigt und dem Geräteträger unter dosierter Beimengung reinen Sauerstoffs wieder zugeführt. An zweiter Stelle steht das Druckschlauch-Frischluftgerät. Sein Aktionsradius ist räumlich begrenzt und von der Länge des Druckschlauches abhängig, durch den von außen mit einem Blasebalg dem Träger frische Luft zugepumpt wird. Kreislaufgerät und Frischluftgerät werden beim Gebrauch an die Atemmaske angeschlossen, die aus der im ersten Weltkriege bei der Armee eingeführten Gasmaske entwickelt worden ist. Die Atemmaske kann unter bestimmten Bedingungen mit Filtereinsatz auch als Filtergerät verwendet werden. Auf den Löschfahrzeugen der Berufsfeuerwehr sind insgesamt 61 Kreislaufgeräte und drei Frischluftgeräte untergebracht.

Für die Wiederbelebung Scheintoter sind 20 Löschfahrzeuge mit einem Sauerstoffbehandlungsgerät ausgerüstet. Für den gleichen Zweck stehen fünf Pulmotoren zur Verfügung. Außerdem befinden sich in der Atemschutzwerkstatt 40 einsatzbereite Kreislaufgeräte und vier Sauerstoffbehandlungsgeräte.

Eine der wichtigsten Verbesserungen auf dem Gebiete des Feuermeldewesens war die Ersetzung der Freileitungen durch Erdkabel, die etwa 1930 beendet worden ist. Im zweiten Weltkriege erlitten die Feuermeldeanlagen starke Schäden, die aber inzwischen zum großen Teile behoben sind. Die Anzahl der öffentlichen Feuermelder ist seit 1945 von 120 auf 211 erhöht worden, die Anzahl

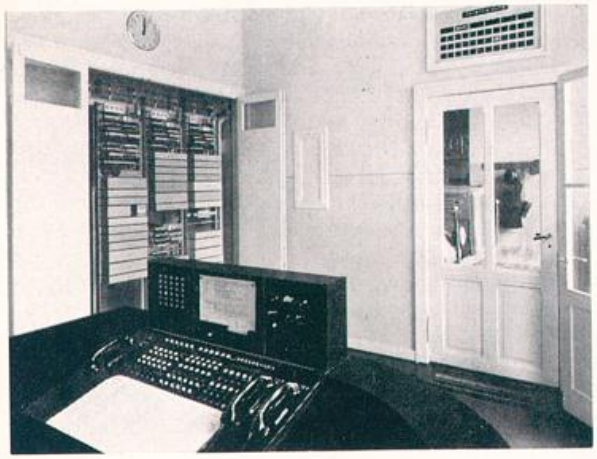


Abb. XVIII g 8 Feuermeldezentrale der Feuerwache 3 (Siemens Einheitssystem 1)

der Schleifen beträgt 40. Die Feuerwache 1 (Am Wandrahm), 3 (Auf der Kuhlen) und 7 (Gröpelinger Heerstraße) sind mit neuen Feuermeldezentralen (Abb. XVIII g 8) ausgestattet worden. Die neuen Anlagen (Siemens-Einheits-Feuermeldesystem 1) werden aus dem städtischen Stromnetz gespeist. Bei etwaigem Ausfall des Netzstromes erfolgt die selbsttätige Umschaltung auf eine Batterie, so daß die Betriebssicherheit gewährleistet ist.

Neuerdings ist bei der Berufsfeuerwehr der Ultrakurzwellen-Sprechfunk eingeführt worden. Die ortsfeste Sende- und Empfangsanlage befindet sich auf dem Speicher der Getreideanlage im Hafen. Zehn Löschfahrzeuge, zwei Sonderfahrzeuge und ein Feuerlöschboot sind mit Sende- und Empfangsanlage ausgerüstet. Die Funkanlagen ermöglichen einen Gegensprechverkehr zwischen der Nachrichtenzentrale der Hauptfeuerwache und fahrenden Fahrzeugen oder von Fahrzeug zu Fahrzeug. Die Bedeutung des Feuerwehr-Sprechfunks für den Nachrichtenverkehr zwischen der Nachrichtenzentrale und den auf der Alarmfahrt oder an der Brand- und Unfallstelle befindlichen Löschkräften kann nicht hoch genug eingeschätzt werden.

Die Dienstgebäude der Feuerwehr, insbesondere die Feuerwachen 1, 2, 5, 6 und 7, wurden im letzten Kriege schwer beschädigt. Viele Fahrzeuge und Geräte wurden völlig zerstört. Die Feuerwehr hat einen großen Teil der beschädigten Gebäude und Räume mit eigenen Kräften wieder instand gesetzt.

Der Südflügel der Hauptfeuerwache wurde 1949 wiederhergestellt (Abb. XVIII g 9). Er enthält eine große Wagenhalle zur Unterbringung von zehn Fahrzeugen, daneben die Räume der Nachrichtenzentrale und in den Obergeschossen Mannschaftsräume und einen großen Lehrsaal.

Neben der Feuerwache 2 entsteht eine Schlauchwasch- und -trockenanlage (Abb. XVIII g 10). Im ersten Bauabschnitt sind bereits Schlauchtrockenturm und die an seinem Fuße im Kellergeschoß befindliche 30 m lange Waschanlage fertiggestellt. Der Turm ist 25 m hoch und mit einer Glashaube versehen, unter der sich die elektrisch betriebene Aufzugsvorrichtung befindet. Im Turm lassen sich 800 Druckschläuche gleichzeitig zum



Abb. XVIII g 9 Südflügel der Feuerwache 1 wiederaufgebaut 1948/49



Abb. XVIII g 10 Schlauchtrockenturm bei der Feuerwache 2 kurz vor der Fertigstellung daneben eine ausgezogene Kraftfahrdrehleiter

H BRE 719.8/U86/

Trocknen aufhängen. Der zweite Bauabschnitt sieht den Bau der Schlauchwerkstatt über der Waschanlage des Schlauchlagers und einer Fahrzeughalle vor.
Neben den Wiederaufbau- und Instandsetzungsarbeiten an Gebäuden, Fahrzeugen und Geräten war eine wichtige Aufgabe der Feuerwehr nach dem Kriege die organisatorische Neuordnung nach friedensmäßigen Gesichtspunkten. Die Eingemeindung großer Gebiete erforderte eine Vermehrung der Feuerwachen. Im Jahre 1945 wurde das Gebäude der Freiwilligen Feuerwehr Blumenthal von der Berufsfeuerwehr übernommen und als Feuerwache 4 in Dienst gestellt. In den industriereichen Gebieten Grohn und Hemelingen und in Schwachhausen sind 1948 und 1949 zur Abkürzung der langen Anfahrtsstrecken drei neue Feuerwachen eingerichtet worden. Das Personal und die Fahrzeuge wurden von anderen Feuerwachen abgezogen. Jede neue Feuerwache ist mit einer Löschgruppe besetzt.
Die Berufsfeuerwehr hat gegenwärtig zehn Feuerwachen, die sich an folgenden Stellen befinden:

1 Am Wandrahm 24,
2 Woltmershauser Allee 1,
3 Auf der Kuhlen 1 a,
4 Bremen-Blumenthal, Schillerstraße 8,
5 Feuerwehrstraße 2,
6 Fährstraße 22,
7 Gröpelinger Heerstraße 226,
8 Orleansstraße 63,
9 Bremen-Hemelingen, Bremer Straße 1,
10 Bremen-Grohn, Gartenweg.

Das Feuerlöschpersonal ist 325 Mann stark. Die 19 Freiwilligen Feuerwehren mit rund 550 Mann sind dem Leiter der Berufsfeuerwehr unterstellt.
Die Feuerwehr verfügt insgesamt über 90 Lösch- und Sonderfahrzeuge, zwei Feuerlöschboote und einen Feuerlöschprahm.
Von den Landfahrzeugen entfallen auf die Berufsfeuerwehr:

12 Löschfahrzeuge mit eingebauter Kreiselpumpe, Minutenleistung 2500 Liter bei 80 m Förderhöhe,
12 Löschfahrzeuge mit eingebauter Kreiselpumpe, Minutenleistung 1500 Liter bei 80 m Förderhöhe,
5 Tanklöschfahrzeuge mit eingebauter Kreiselpumpe und einem Wasservorrat von 2400 bzw. 3000 Litern,
4 Schlauchkraftwagen,
6 vollautomatische Kraftfahrdrehleitern,
1 Atemschutzwagen,
1 Kranwagen mit einer Tragkraft von 4,5 t,
1 Rüstkraftwagen mit eingebauter Stromerzeugungsanlage von 220/380 V und einer Leistung von 7,5 kVA,
24 sonstige Fahrzeuge, wie Gerätewagen, Mannschaftswagen, Verletztentransportwagen, Lastkraftwagen und Personenkraftwagen.

Bei den Freiwilligen Feuerwehren sind 24 Fahrzeuge stationiert und zwar

3 Löschfahrzeuge mit eingebauter Kreiselpumpe, Minutenleistung 1500 Liter bei 80 m Förderhöhe,
21 leichte Löschfahrzeuge mit einer Tragkraftspritze, Minutenleistung 800 Liter bei 80 m Förderhöhe.

Am 18. Juli 1950 hat der Senat das von der Bürgerschaft beschlossene Gesetz über den Feuerschutz im Lande Bremen verkündet. Damit hat der Feuerschutz eine zeitgemäße Rechtsgrundlage erhalten. Nach diesem Gesetz haben die Feuerwehren neben der Brandbekämpfung die Aufgabe, Menschen und Tiere aus Notlagen zu befreien und bei öffentlichen Notständen, wie Wasser- und Gasausströmungen, Überschwemmungen, Verkehrsunfällen, Explosionen, Gebäudeeinstürzen und dergleichen, die erforderliche Hilfe zu leisten. Die Berufsfeuerwehr hat außerdem die Aufgabe, zur Abwehr von Gefahren, die aus den genannten Notständen drohen, einen einsatzbereiten Krankentransport- und Rettungsdienst einzurichten sowie eine wirkungsvolle Brandschadenverhütung durchzuführen.

„Wohltätig ist des Feuers Macht,
Wenn sie der Mensch bezähmt, bewacht."

Kurlenski

XIX

DIE BREMISCHEN BADEANSTALTEN

Um die Jahrhundertwende besaß Bremen für die damalige Zeit fortschrittliche öffentliche Badeanstalten. Neben dem im Jahre 1877 in Betrieb genommenen Breitenwegbad bestanden die Wannen- und Medizinalbadeanstalten am Steffensweg, die Weserbadeanstalt am Altenwall, die Anstalt an der Kaiserbrücke (Eigentum des „Vereins für Schwimmbäder") sowie einige Flußbäder an der Weser, darunter die Anstalt von Wagenbrett (Abb. XIX 1). Die Weiterentwicklung des öffentlichen Gesundheitswesens sowie die Ausdehnung der Stadt und die laufend ansteigende Bevölkerungszahl machten die Errichtung weiterer Badeanstalten zum Bedürfnis.

So entstand 1914 auf einem Grundstück „Beim Ohlenhof" in Gröpelingen eine Warmbadeanstalt, „das Ohlenhofbad". Es enthielt 21 Wannenbäder, 22 Brausebäder, eine kleine medizinische Abteilung und eine Betriebswäscherei. Von den Franz-Schütte-Erben wurde 1919 das rund 10 ha große Achterdiekbad angelegt.

Die Zunahme der Schwimmfreudigkeit, die Einführung des obligatorischen Schwimmunterrichts in den Schulen sowie die Entwicklung des Schwimmsports ließen die Notwendigkeit der Erstellung weiterer öffentlicher Hallenschwimmbäder erkennen. Es entstand im Jahre 1928/29 als Erweiterung der Badeanstalt am Steffensweg das Hansabad in der westlichen Vorstadt. Es wurde nach den damaligen modernsten Grundsätzen erstellt und enthielt im Erweiterungsbau ein Schwimmbecken mit den sportgerechten Maßen von 25×12,5 m, zwei 1-m-, zwei 3-m-Sprungbrettern und einer 5-m-Plattform. Für Schwimmfeste waren feste sowie Einbautribünen für insgesamt etwa 750 Zuschauer vorhanden. Die Wannenbäderabteilung hatte im alten Bau 80 Wannenbäder und 10 Brausebäder. Die Anlage wurde ergänzt durch ein Russisch-Römisches Bad und eine medizinische Bäderabteilung.



Abb. XIX 1 Flußbadeanstalt Wagenbrett

Auch der Entwicklung des Freibadens wurde durch den Bau weiterer Flußbäder Rechnung getragen. Das Wallerseebad war das erste staatliche Freibad, das nicht an einem Flußlauf errichtet ist.

Im Jahre 1938 besaß Bremen:

- 2 Vollbadeanstalten (Bäder mit Schwimmhallen, Reinigungsbäder und med. Bäder),
- 4 Warmbadeanstalten (nur Reinigungs- und med. Bäder),
- 13 Sommerbadeanstalten an der Weser, Lesum und an Seen.

Bis zum Jahre 1941 wurde das Warmbadewesen vorwiegend von dem 1875 gegründeten Verein für öffentliche Bäder e. V., Bremen, getragen, während die meisten Freibadeanstalten sowie zwei kleine Warmbäder der Obhut der Stadtverwaltung unterstanden.

Da der Fortschritt des Bäderwesens eine vollkommene Überholung und Verbesserung der vorhandenen Einrichtungen verlangte, darüber hinaus das Anwachsen der Stadt zusätzliche Einrichtungen erforderte, wurde 1942 die „Gesellschaft für öffentliche Bäder m. b. H., Bremen", mit den beiden Gesellschaftern

Hansestadt Bremen
und Verein für öffentliche Bäder e. V.

als Treuhänderin des öffentlichen Badewesens gegründet. Ihrer Verwaltung wurden alle vorhandenen öffentlichen Bäder unterstellt mit dem gleichzeitigen Auftrag, den Ausbau der Einrichtungen vorzunehmen.

Durch die Kriegsverhältnisse wurden die bestehenden Bauabsichten unterbunden und lediglich planerische Vorarbeiten geleistet. Leider sind auch die öffentlichen Bäder durch die Kriegsereignisse stark betroffen worden. Das Hansabad wurde 1943 total, einige Flußbadeanstalten wurden zum Teil stark, zum Teil restlos zerstört und das Brei-

H BRE 719.8/086/

tenwegbad 1944 so stark beschädigt, daß nur noch ein Teilbetrieb mit Warmbädern möglich war. Nach Kriegsende besaß die „Gesellschaft für öffentliche Bäder m. b. H." von ihrem alten Bestand an Bädereinrichtungen noch

2 Warmbadeanstalten, nämlich das Breitenwegbad und das Blumenthaler Wannen- und Brausebad und
3 Sommerbäder,

die jedoch nur behelfsmäßig betrieben werden konnten.

Im Jahre 1947 wurde ernstlich mit dem Wiederaufbau der Badeeinrichtungen begonnen. Da neben den öffentlichen Bädern auch fast alle privaten medizinischen Bäder zerstört waren, hatte sich der Mangel an diesen für das öffentliche Gesundheitswesen so wichtigen Anlagen sehr empfindlich bemerkbar gemacht.

Der Ausbau und Wiederaufbau oder Neubau wurden zunächst durch den herrschenden Baustoffmangel, nach der Aufhebung der Bewirtschaftung durch den Mangel an den notwendigen Geldmitteln gehemmt. Schritt um Schritt konnten jedoch alle Widerstände überwunden werden, so daß heute das bremische Badewesen mit seinen Einrichtungen wieder in vollem Umfange leistungsfähig ist. Das im Jahre 1925 vom Allgemeinen Bremer Turn- und Sportverein gebaute Stadionbad hatte sich im Laufe der Zeit für den öffentlichen Betrieb als zu klein erwiesen (Abb. XIX 2 bis 4). Von 1948 bis 1950 wurde daher das gesamte Badegelände durch Hinzunahme anliegen-

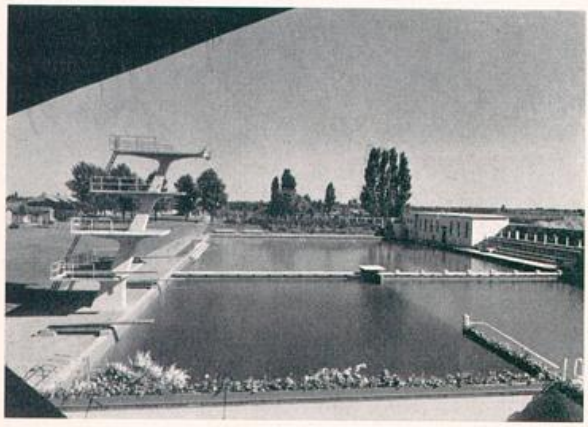


Abb. XIX 2 Stadionbad



Abb. XIX 3 Stadionbad, Sprungturm

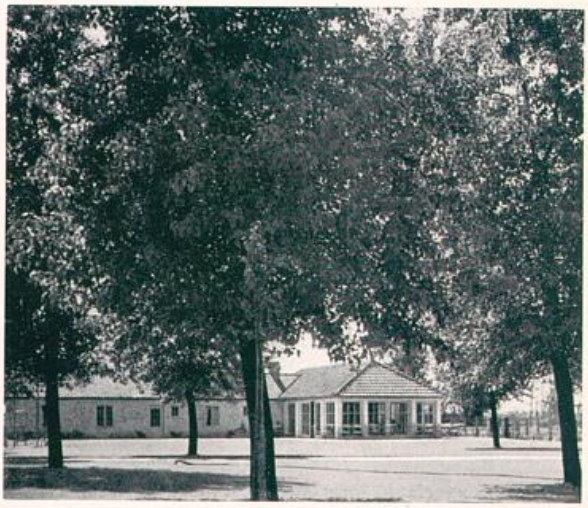


Abb. XIX 4 Stadionbad, Liegewiese
Architekt BDA Kurt Haering

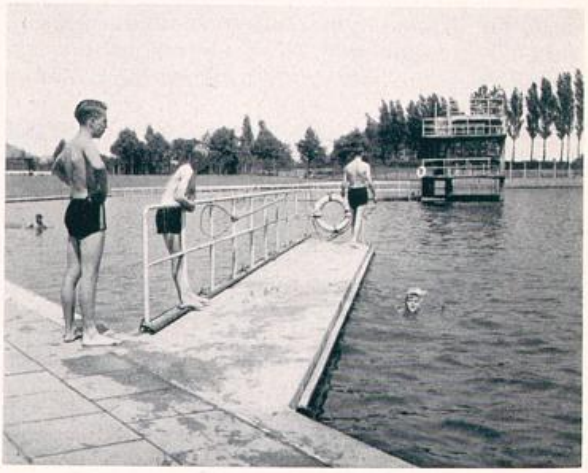


Abb. XIX 5 Wallerseebad, 1927 erbaut, 1950 wiederhergestellt und erweitert

der Grundstücke um 10 000 qm vergrößert, neue Umkleideräume wurden errichtet mit einer Aufnahmefähigkeit von 3500 Personen, und zuletzt die gesamte Schwimmbeckenanlage mit ihren sportlichen Einrichtungen modernisiert. Eine neuzeitliche Wasserreinigungsanlage sorgt jederzeit für einwandfreies Badewasser.
Neben dem Wiederaufbau des Strandbades auf dem Schönebecker Sand und der Wiederherstellung der zerstörten Gebäudeanlagen des Waller-



Abb. XIX 7 Heidbergbad in Lesum, 1951

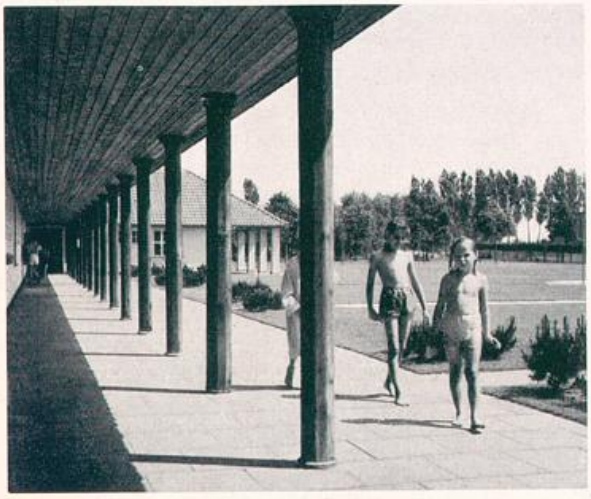


Abb. XIX 6 Wallerseebad, 1927 erbaut, 1950 wiederhergestellt und erweitert



Abb. XIX 8 Sommerbad Blumenthal Architekt BDA Kurt Haering

seebades (Abb. XIX 5 und 6) nach neuzeitlichen Gesichtspunkten entstanden das Heidbergbad (Abb. XIX 7) in Lesum, das Strandbad in Blumenthal (Abb. XIX 8) und das Freibad in Arbergen als neue Anlagen.
Im Waller Bad wurde 1949 eine Sauna (Abb. XIX 9 bis 11) als Blockhaus errichtet, sie entspricht somit einer Originalausführung und die Verbindung mit einem Freibadgelände auch dieser speziellen Badeform.
Im Jahre 1949 wurde mit dem Neubau des restlos zerstörten Ohlenhofbades begonnen. Der Wiederaufbau ist nach neuzeitlichen Gesichtspunkten erfolgt und die gesamte technische Anlage nach wirtschaftlichen Grundsätzen geplant (Abb. XIX 12).

Die alte Hochdruckkesselanlage wurde durch eine moderne Niederdruckanlage ersetzt. Die Bädereinrichtungen sind gleichzeitig gegenüber dem alten Zustand verbessert. Insbesondere ist dem erhöhten Bedarf an medizinischen Einrichtungen Rechnung getragen worden. Das Bad besitzt heute 29 Wannenbäder, 10 Brausen und eine große medizinische Abteilung.



Abb. XIX 9 Wallerseebad mit Sauna, Architekt BDA Kurt Haering

Die größte Aufgabe war jedoch mit der Schaffung neuer Schwimmhallen zu lösen. Ein Wiederaufbau des in der westlichen Vorstadt gelegenen, total zerstörten Hansabades kam nicht in Betracht, weil die westliche Vorstadt ebenfalls weithin ein Trümmerfeld bildet und ihr Aufbau sich über viele Jahre erstrecken wird. Das überalterte und

*H BRE 719.R/U88/K

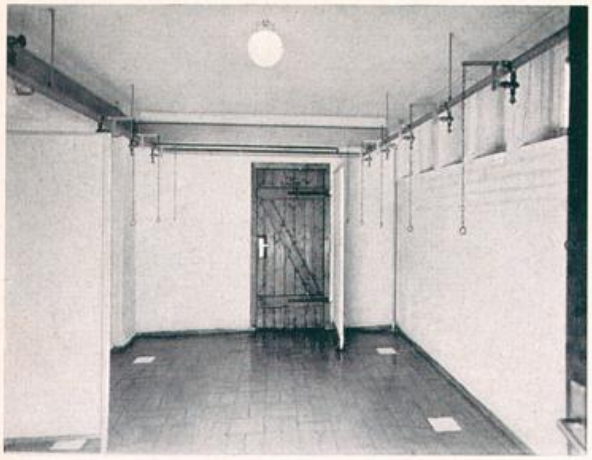


Abb. XIX 10 Wallerseebad, Duschraum der Sauna

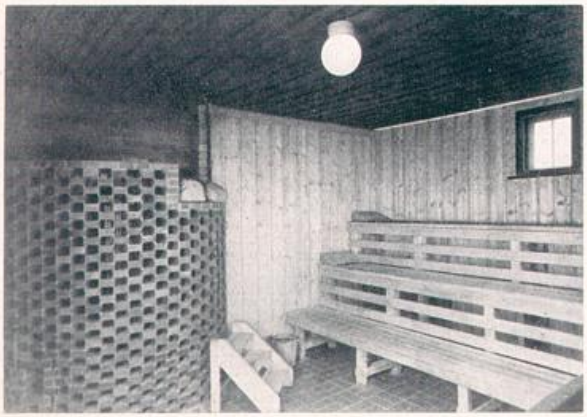


Abb. XIX 11 Wallerseebad, Liegeraum der Sauna

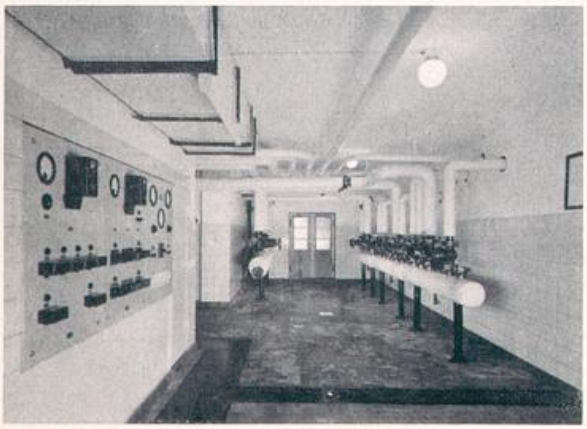


Abb. XIX 12 Ohlenhofbad, Maschinenanlage

im kleinen Umfang behelfsmäßig wieder instand gesetzte Breitenwegbad mußte auch aus städtebaulichen Gründen aufgegeben werden. Die Einigung auf einen neuen Bauplatz, der allen Anforderungen in städtebaulicher, verkehrstechnischer und wirtschaftlicher Hinsicht entsprach, war nicht leicht und konnte erst im März 1950 erzielt werden.

Nachdem die Frage der Finanzierung dieses Bauobjektes geklärt war, wurde im Oktober 1951 mit dem Bau des Bremer Zentralbades hinter dem Haus des Reiches begonnen (Abb. XIX 13). Der rund 65 000 qm umbauten Raum umfassende Bau enthält

2 Schwimmhallen mit einer Schwimmbeckengröße von 25 × 12,5 m. Eine dieser Schwimmhallen ist als reine Sportschwimmhalle (ohne Nichtschwimmerteil) ausgebildet, mit Tribünen für etwa 800 Zuschauer, zwei 1-m-Sprungbrettern, zwei 3-m-Brettern und einem 5-m-Sprungturm. Das Schwimmbecken kann unter Wasser beleuchtet werden.

Über die Tribüne gelangt man auf eine etwa 75 Personen fassende Sonnenterrasse. In unmittelbarer Verbindung mit den beiden Hallen liegt ein Lehrschwimmbecken von 5 × 15 m Größe, sowie ein Gymnastiksaal von 8 × 15 m.

Der Haupteingang zum Zentralbad liegt am Richtweg. Man gelangt durch eine große Vorhalle (Abb. XIX 14), an deren Seite ein Restaurant sowie Ausstattungsvitrinen eingebaut sind, zur Kasse und zum Haupttreppenhaus (Abb. XIX 15). Eine moderne Russisch-Römische Bäderabteilung liegt im Erdgeschoß. Im ersten Obergeschoß befinden sich die Wannenbäder und Brausebäder und die Zugänge zu den Schwimmhallen.

Die beiden großen medizinischen Abteilungen im 2. Obergeschoß sind außer über das Haupttreppenhaus auch mit einem Personenaufzug zu erreichen. Die medizinischen Abteilungen sind mit allen für eine öffentliche Badeanstalt erforderlichen Einrichtungen versehen. Eine eigene Betriebswäscherei sowie Werkstätten befinden sich in den Kellerräumen. Neben dem Haupteingang liegen ein großer Friseursalon sowie zwei weitere Läden.

Die technische Anlage ist nach den neuzeitlichsten Erkenntnissen gebaut worden. Eine Niederdruck-Dampferzeugungsanlage mit 7 Kesseln, von denen 5 mit Koks und 2 mit Gas beheizt werden, sorgt für den Wärmebedarf mit einer Leistung von 2 800 000 WE/Std. Aus zwei eigenen Kiesschüttungsbrunnen von 16 m Tiefe mit einer stündlichen Leistung bis zu 75 cbm wird das für die Anlage benötigte Wasser gefördert. Das eisen- und manganhaltige Wasser wird in einer Spezialanlage aufbereitet. Die Warmwasserbereitung erfolgt durch Gegenstromapparate. Zur Speicherung des Heißwassers stehen zwei Tiefspeicher, die unter dem Nichtschwimmerteil des Schwimmbeckens angeordnet sind, mit einem Gesamtaufnahmevermögen von 400 cbm zur Verfügung. Die elektrische



Abb. XIX 13 Bremer Zentralbad, 1951
Architekt BDA Kurt Haering



Abb. XIX 15 Bremer Zentralbad, Treppenhaus
Architekt BDA Kurt Haering

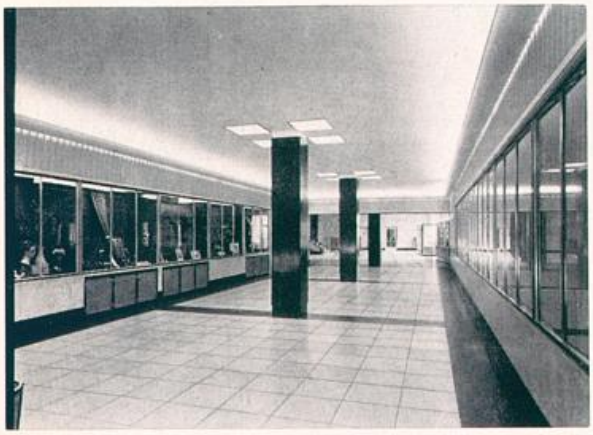


Abb. XIX 14 Bremer Zentralbad, Vorhalle
Architekt BDA Kurt Haering

Energieversorgung erfolgt vom Stadtnetz über eine Transformatorenanlage, die mit 7000 Volt gespeist wird. Für die Belüftung sind 4 Lüftungszentralen vorgesehen, die eine Gesamtleistung von ca. 70 000 cbm/h haben. Das gesamte Rohrnetz umfaßt 28 000 m Länge, das Kabelnetz rund 25 000 m. Die technische Zentrale läuft zum Teil voll- und halbautomatisch, so daß zur Bedienung der reinen Maschinenzentrale nur ein Maschinist erforderlich ist.

Das Zentralbad wird mit allen Einrichtungen im Spätsommer 1952 fertiggestellt sein. Danach umfaßt das bremische Bäderwesen nach seinem Wiederaufbau insgesamt wieder

1 Vollbadeanstalt mit 2 Schwimmhallen, Lehrbad, Gymnastiksaal, Reinigungsbädern, medizinischen Bädern, Russ.-Röm. Bad,
6 Warmbadeanstalten und
10 Sommerbäder,

also insgesamt 17 Bäderbetriebe, und hat damit die Zahl der 1938 vorhanden gewesenen Einrichtungen fast wieder erreicht, aber mit dem Unterschied, daß rund 75 % dieser Bäder nach neuesten Gesichtspunkten entweder umgebaut oder neu gebaut worden sind.

Jung

*H BRE 719.8/0887

VRYHEIT DO IK JU OPENBAR



Wappenschild des Bremer Rolands aus dem Jahre 1404

Ein Vermächtnis

„Die Taten der Väter verlieren ihren Wert, wenn sie nicht in den Söhnen und Enkeln den Mut entflammen, es den Vätern gleichzutun. Von der Wasserkante weht der Seewind belebend durch die Lande. Wir Hanseaten sind bereit, mit voller Kraft in die Ruder zu fallen, wenn es gilt, das Schiff über Stromschnellen und Hindernisse zu treiben. Wir wollen wieder aufbauen, was noch in Trümmern liegt und werden das vollbringen, – wenn uns das Reich die Freiheit läßt, unsere Aufgaben mit ungeschwächter Kraft auf eigene Verantwortung zu erfüllen."

Bürgermeister Dr. Martin Donandt †

in seiner Rede auf der Hundertjahrfeier Bremerhavens, 30. April 1927.

NACHWORT DES VERLAGES

Schon im Jahre 1950 wurde aus bremischen Kreisen die Frage an mich gerichtet, ob ich dem bekannten, aber seit Jahren vergriffenen Buche „Bremen und seine Bauten 1900" nicht einen neuen Band „Bremen und seine Bauten 1950" nachfügen könnte. Die Ungunst der Zeit verhinderte damals die Inangriffnahme und Durchführung des Planes. Als mir nun im vergangenen Jahre Dr.-Ing. h. c. C. Thalenhorst sein Projekt vorlegte und entwickelte, griff ich dieses mit Freude erneut auf, um damit dem Staate Bremen und der Öffentlichkeit einen Dienst zu erweisen. Seit längerer Zeit hatte der Herausgeber begonnen, das Material für das Werk zusammenzutragen und zahlreiche Fotos von Bauten aufgestöbert, die unter Schutt und Asche begraben wurden. Der Sachkenntnis und der Energie des Herausgebers sowie all derer, die ihn mit Wort und Bild und auch wirtschaftlich unterstützten, ist es zu verdanken, daß dieses Buch ein würdiges Spiegelbild der jüngsten Vergangenheit unserer Stadt geworden ist.

Als Verleger war es mir daher nicht nur eine Ehrenpflicht, sondern auch eine Aufgabe, die ich an alle meine Mitarbeiter weiterzugeben hatte, dem Buche auch in der typographischen Gestaltung jene Sorgfalt und Gediegenheit zu geben, die in den Schünemann-Betrieben Tradition sind. So hoffe ich denn, daß dieses Werk die Mühe aller belohnen wird, die daran arbeiteten, indem es für die Bürger unserer Stadt und für die Freunde Bremens in der ganzen Welt Zeugnis ablegt, wie die Freie Hansestadt an der Weser sich formte, trotz der starken Zerstörungen im letzten Kriege doch wiedererstand als Beispiel ungebrochenen, in Tradition und Wagemut beständigen Willens zum Leben.

Bremen, im Dezember 1952

Carl Schünemann

*H BRE 719.8/U88/

INHALTSVERZEICHNIS

I. Abschnitt

BREMENS WELTGELTUNG

EINFÜHRUNG 11

I WESER- UND HAFENANLAGEN
- a) Weserausbau und Wehranlagen 19
- b) Hafenanlagen in Bremen und Bremerhaven 40

II SCHIFFAHRT
- a) Reedereien 72
- b) Schleppschiffahrt 94
- c) Innenausstattung der Fahrgastdampfer 97
- d) Hochseefischerei 108
- e) Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger 114

III INDUSTRIE
- a) Bremische Industriewerke 116
- b) Schiffswerften 154
- c) Industrie im Fischereihafen in Bremerhaven 171

IV VERKEHRSANLAGEN DER BUNDESBAHN 174

V DIE BAUTEN DER DEUTSCHEN BUNDESPOST 184

VI FLUGHAFEN BREMEN 188

VII DER BREMER RUNDFUNK 200

II. Abschnitt

KOMMUNALES BAUWESEN UND VERSORGUNGSBETRIEBE

EINFÜHRUNG 207

VIII DIE BAULICHE ENTWICKLUNG DER STADT VON 1900 BIS 1945 . . . 208

IX DAS HISTORISCHE ERBE 217
(Verlust und Besitz, 1900 bis 1951)

X DER NEUAUFBAU 241

XI HOCHBAUTEN
- a) Schulen, Jugendheime und Kindertagesheime 252
- b) Kirchen 271
- c) Krankenhäuser und Wohlfahrtsanstalten 277

INHALTSVERZEICHNIS

d) Verwaltungsgebäude 294
(Neues Rathaus, Schütting, Polizeihaus, Haus des Reichs, Arbeitsamt, Ortskrankenkasse)

e) Museen 314
(Museum für Natur-, Völker- und Handelskunde, Focke-Museum, Böttcherstraße, Kunsthalle)

f) Theater und Lichtspielhäuser 327

g) Bankgebäude 334

h) Geschäftshäuser und Warenhäuser 341

i) Gaststätten, Gesellschaftshäuser und Hotels 359

k) Industriehochbauten 375

XII WOHNHÄUSER

a) Privater Wohnungsbau 385

b) Der Soziale Wohnungsbau in Bremen 403

c) Ledigenheime 425

d) Landwirtschaftliches Bauwesen 428

XIII WEHRMACHTSANLAGEN UND IHRE UMWANDLUNG . 431

XIV ERFAHRUNGEN IN DER PRAKTISCHEN DENKMALPFLEGE 435

XV DENKMÄLER UND BRUNNEN 442

XVI GRÜNANLAGEN

a) Parkanlagen, Bürgerpark 450

b) Friedhöfe 459

c) Rhododendronpark und Botanischer Garten 464

d) Spiel- und Sportplätze 467

e) Kleingärten 470

XVII BAUTEN IN BREMEN-NORD 473

XVIII VERSORGUNGSBETRIEBE

a) Kanalisation und Abfuhrwesen 484

b) Stadtwerke Bremen A.G.

1. Elektrizitätswerk 492

2. Gaswerk 496

3. Wasserwerk 501

c) Straßenbahnen, Vorortbahnen 507

d) Straßen und Brücken 513

e) Wasserwirtschaft 522

f) Schlachthof 530

g) Feuerwehr 534

XIX ÖFFENTLICHE BÄDER 539

Ein Vermächtnis 544

*H BRE 719.8/086/K

VERZEICHNIS DER PHOTOGRAPHEN

Akt. Ges. „Weser", Photo-Abteilung Bremen
Antholz, A., Bremen

Barkhausen, Bremerhaven
Bartels, G. H., Bremen-Grohn
Bauer, W., Bremen
Bauverwaltung Bremen
Becker, J., Bremen
Beckmann, H., Bremen
Berg, Gartenbauamt
Bertrand, Paul, Bremen
Besser, H., Oldenburg
Blume, Bremen
Borgward-Werkfoto, Bremen
Brandt, Wilhelm, Fischerhude
Bremer Straßenbahn A.G., Bremen
Brinkmann GmbH., Bremen
Brockmöller, Bremen
Burger, Karl, Stettin
Burkhardt, Ludwig, Oberneuland

Cüppers, Walter, Bremen

Dammermann, E., Hamburg
Demag A.G., Photogr.-Abt., Duisburg
Dieckmann, Lotte, Bremen
Dierssen, E. A., und Landsberg, B., Bremen
Dodenhoff, R., Worpswede
Dose, Willy, Bremen

Eden, Bremerhaven
Eidam, Otto, Bremen
Engelke, Heinrich, Bremerhaven
Engelmeyer, Bremen
Estel, Arthur, Bremen

Fennekohl, Ernst, Bremerhaven

Gebhardt, Paul, Bremen
Gerke, Bremen

Hamburger Luftbild GmbH.
Hannet, L., Bremen
Hansa-Luftbild
Haslob, Baurat, Bremen
Hengstenberg, Bremen-Nord
Hoffmann, Presse-Illustrationen, Berlin
Hohnholt, W., Bremen
Holthaus, Martha, Bremen
Hoppé, Bremen

Iken, Magnus, Bremen
Interphot, Baden-Baden

Kaufmann, Max, Bremen
Kettling & Krüger, Schalksmühle in Westfalen
Kirchhoff, Heinrich, Leipzig
Kledzik, Bremen
Kolonial- und Überseemuseum, Bremen
Kramer, W., Bremen
Kröncke, Rolf, Bremen
Kuhlmann, Wilh., Bremen
Kull, Leonhard, Bremen

Lempe, Oberbaurat i. R., Bremen
Lenze & Schmidt, Oldenburg
Licht, Ernst, Bremen
Lika, Bremen
Lohrisch-Achilles, Bremen
Lommatzsch, Bremen-Grohn
Lukasius, Winfried, Bremen

Maack, E., Vegesack
Meier, Friedrich W., Bremen
Meiners-Bölken, Worpswede
Meßbildanstalt, Berlin

Norddeutscher Lloyd, Bremen
„Nordsee" Deutsche Hochseefischerei A.G., Bremerhaven

Ohlsen, H., Bremen
Ohnesorge, R., Bremen
Ohrner, Bremen-Nord

Panneck, Bremen
Photo Günter, Bremen
Pollmann, Bremen
Presse-Photo, Berlin
Pries, Hans, Bremen
Pundsack, Chr., Bremen

Rapid-Photo
Reetz, Otto, Bremerhaven-Lehe
Reil, Hermann, Bremen
Rhode, W., Bremen
Rogge, Georg, Bremerhaven

Saebens, Hans, Worpswede
Scheel, Ernst, Hamburg
Schemkes, Bremerhaven-Lehe
Schlüter, H., Bremerhaven
Schmidt, Georg, Bremen
Schmidt, G., Bremen-Vegesack
Schmidt, Karl-Eduard, Bremen
Schrick, K., Bremen
Schröder, Max, Bremen
Schulken, Bremen-Blumenthal
Schwenke, Claus, Bremen
Seemann, Bremen-Vegesack
Seubert, Bremen-Blumenthal
Steub, Irmgard, Bremen
Stickelmann, Rudolph, Bremen
Stoffel, Foto, Graphik, Bremen
Struss, Bremen-Nord
Suchefort, Karl Heinz, Bremen

Teichmann, Bremen
Tidemann, Elisabeth, Bremen
Treeger, Eberh., Hamburg

Verkehrsverein, Bremen
Vialon, Jutta, Bremen
Vogt, Cuxhaven

Wegener, Brigitte, Bremen
Wolff, Dr. Paul, und Tritschler, Frankfurt-M.

H BRE 719.8/0867

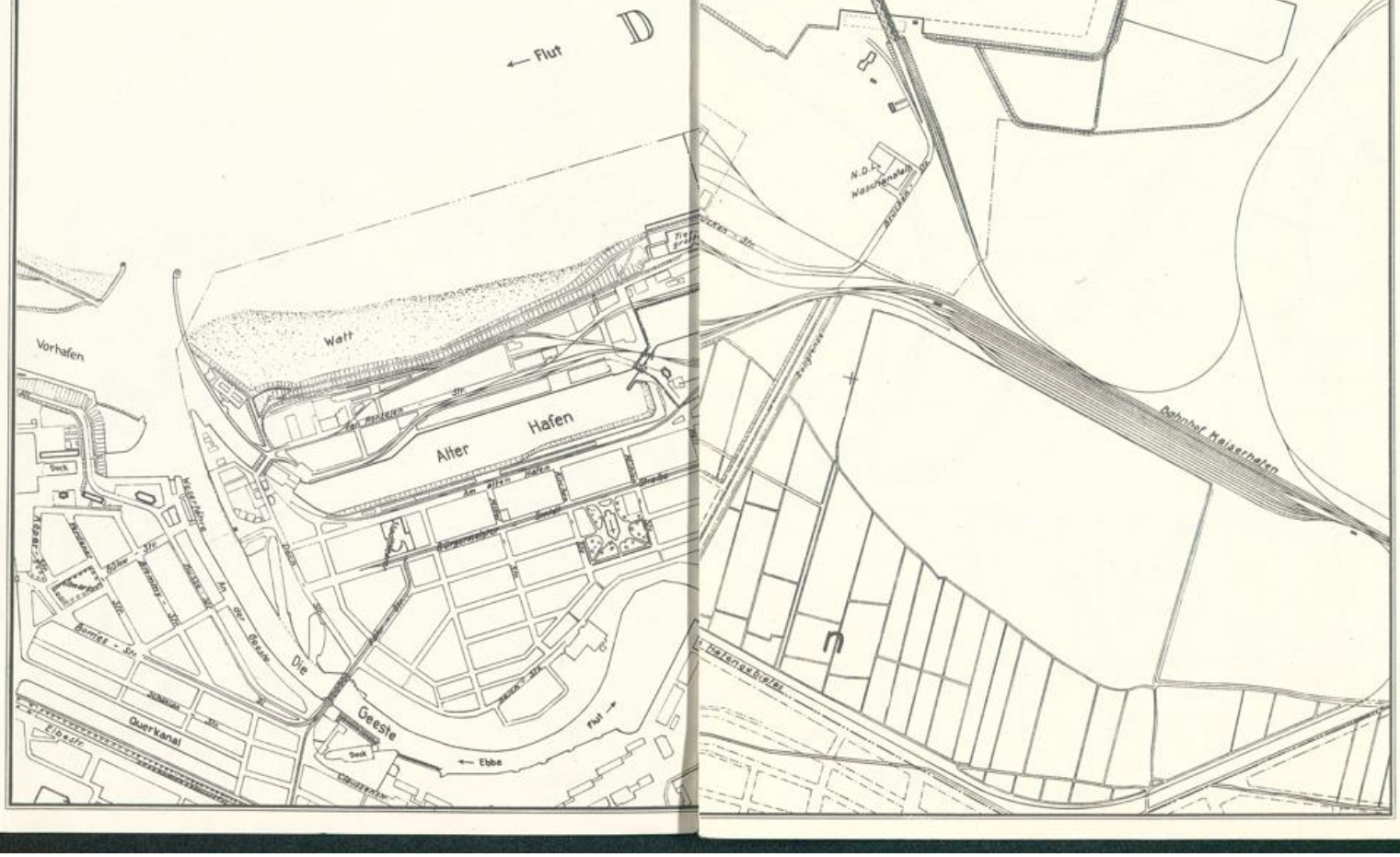
Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

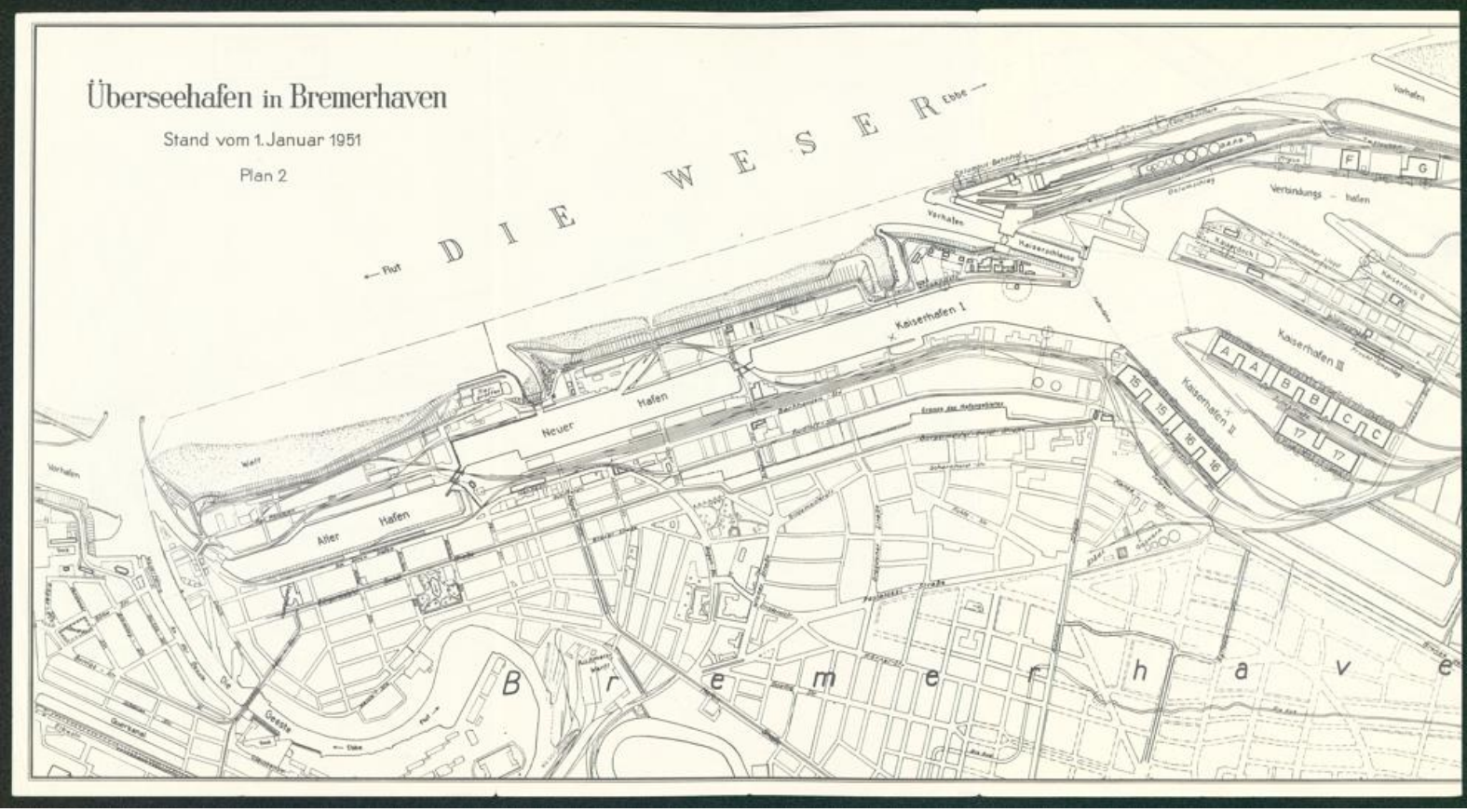
H BRE 719.8/867
H BRE 719.8/0867

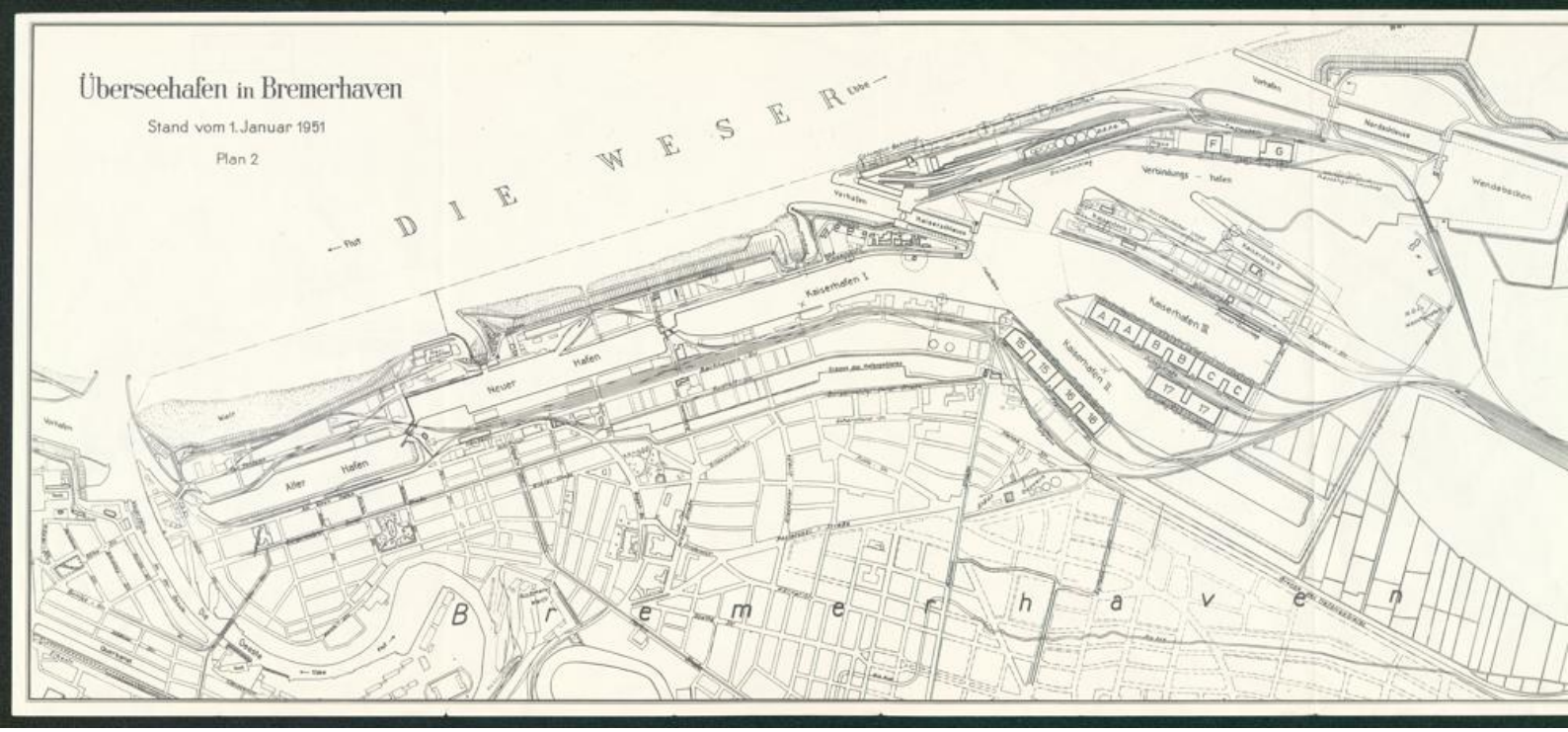
Überseehafen in Bremerhaven

Stand vom 1. Januar 1951

Plan 2



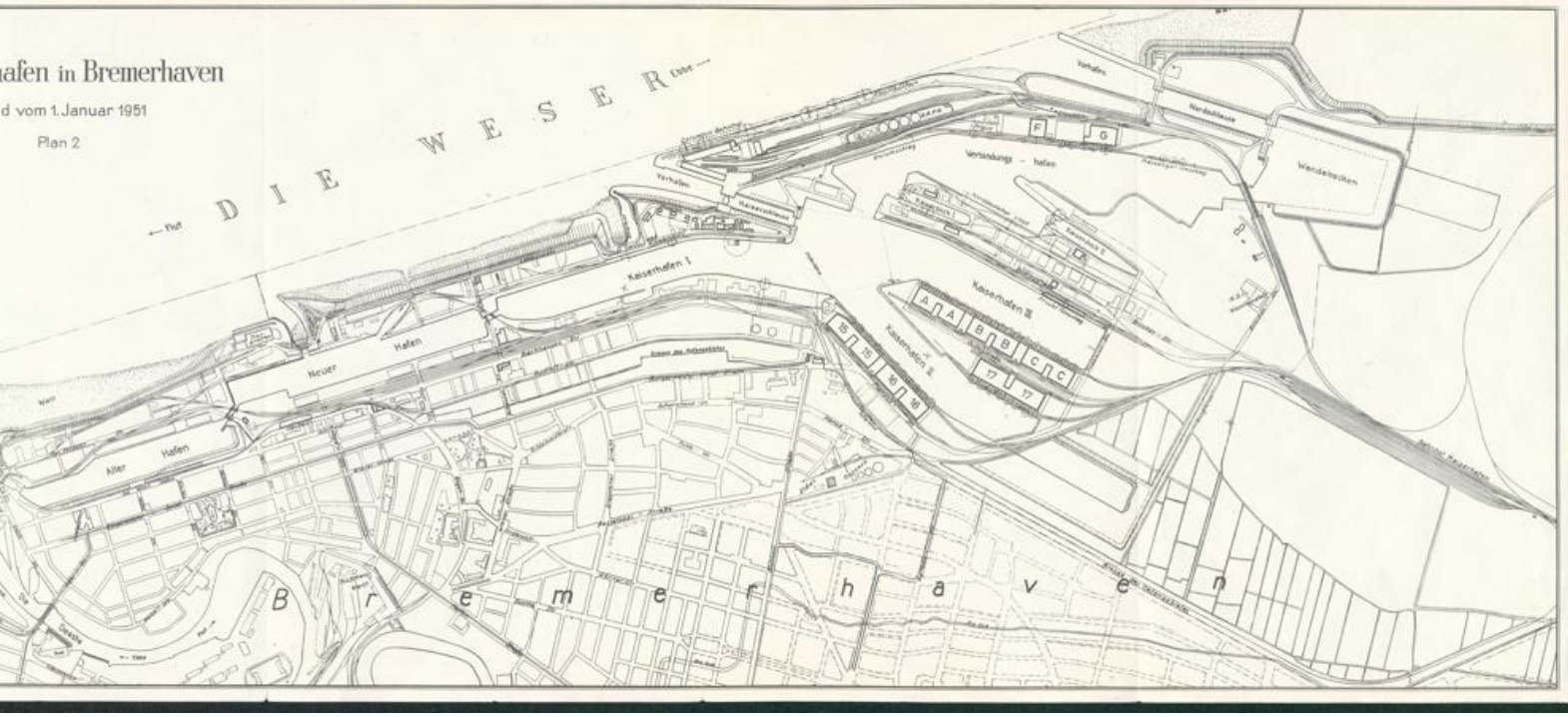

Überseehafen in Bremerhaven
Stand vom 1. Januar 1951
Plan 2
DIE WESER
Flut
Ebbe
Vorhafen
Verbindungs - hafen
Kaiserschleuse
Kaiserhafen I
Kaiserhafen II
Kaiserhafen III
Neuer Hafen
Alter Hafen
Werft
Geeste
Bremerhaven

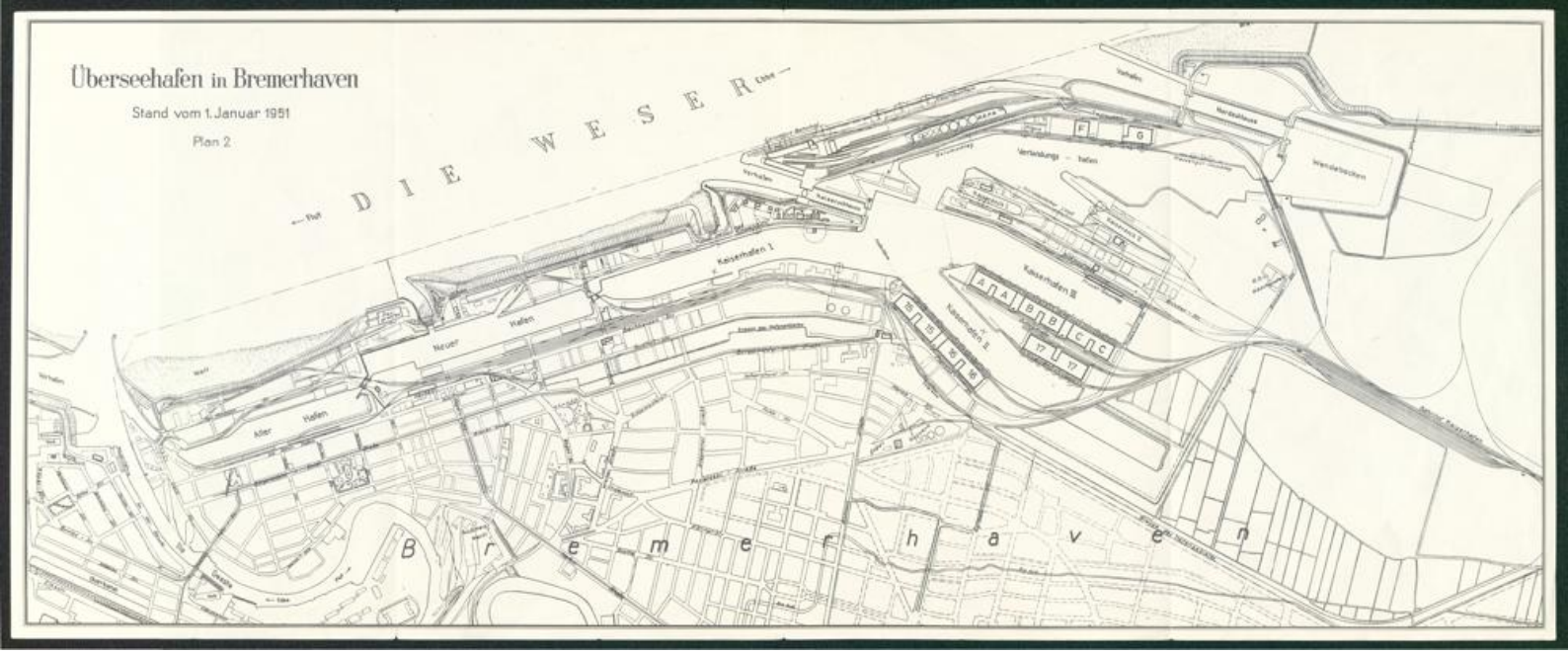

Überseehafen in Bremerhaven
Stand vom 1. Januar 1951
Plan 2
DIE WESER
Kaiserhafen I
Kaiserhafen II
Kaiserhafen III
Neuer Hafen
Alter Hafen
Verbindungs - hafen
Nordschleuse
Wendebecken
Bremerhaven

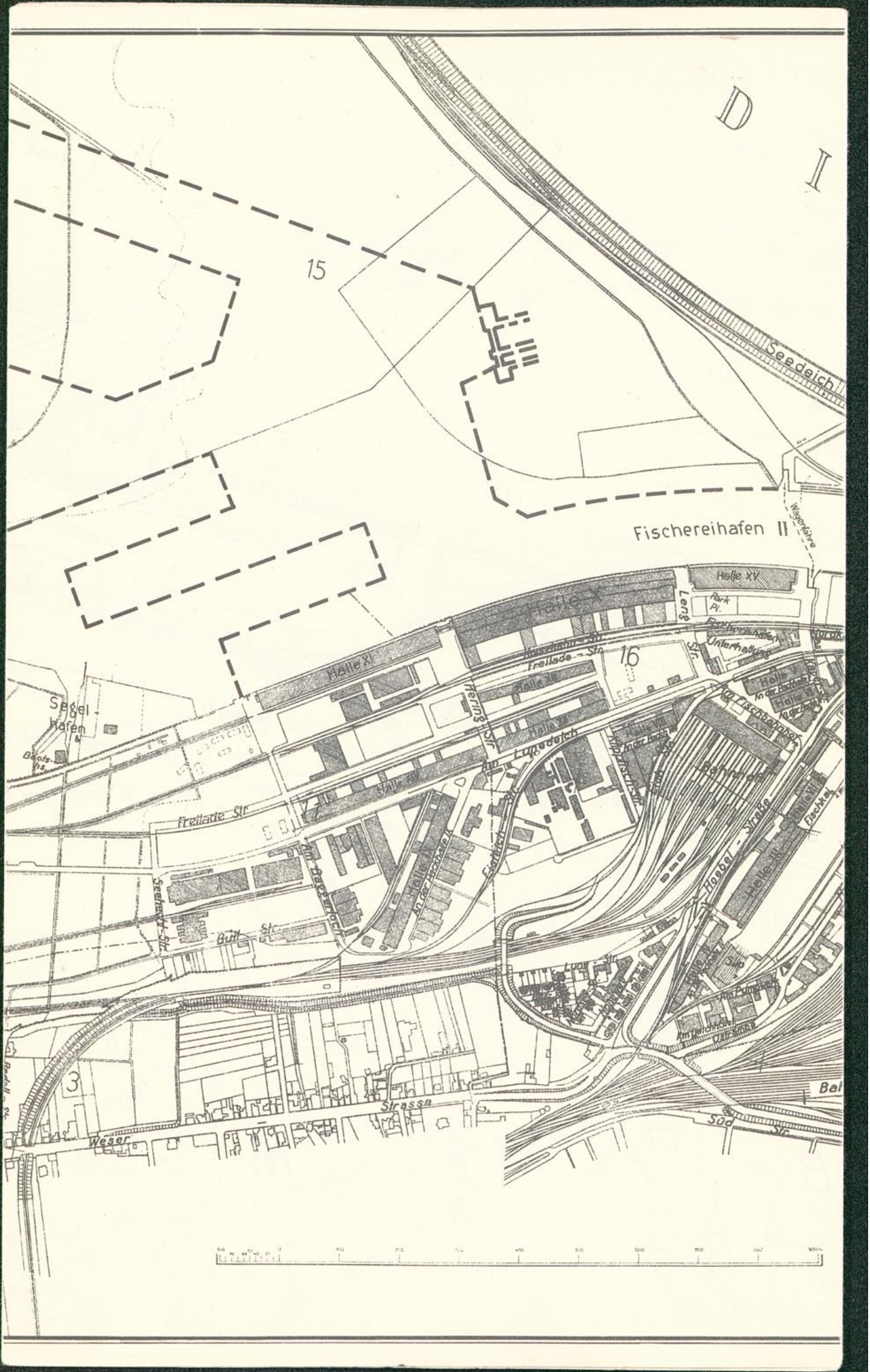
hafen in Bremerhaven

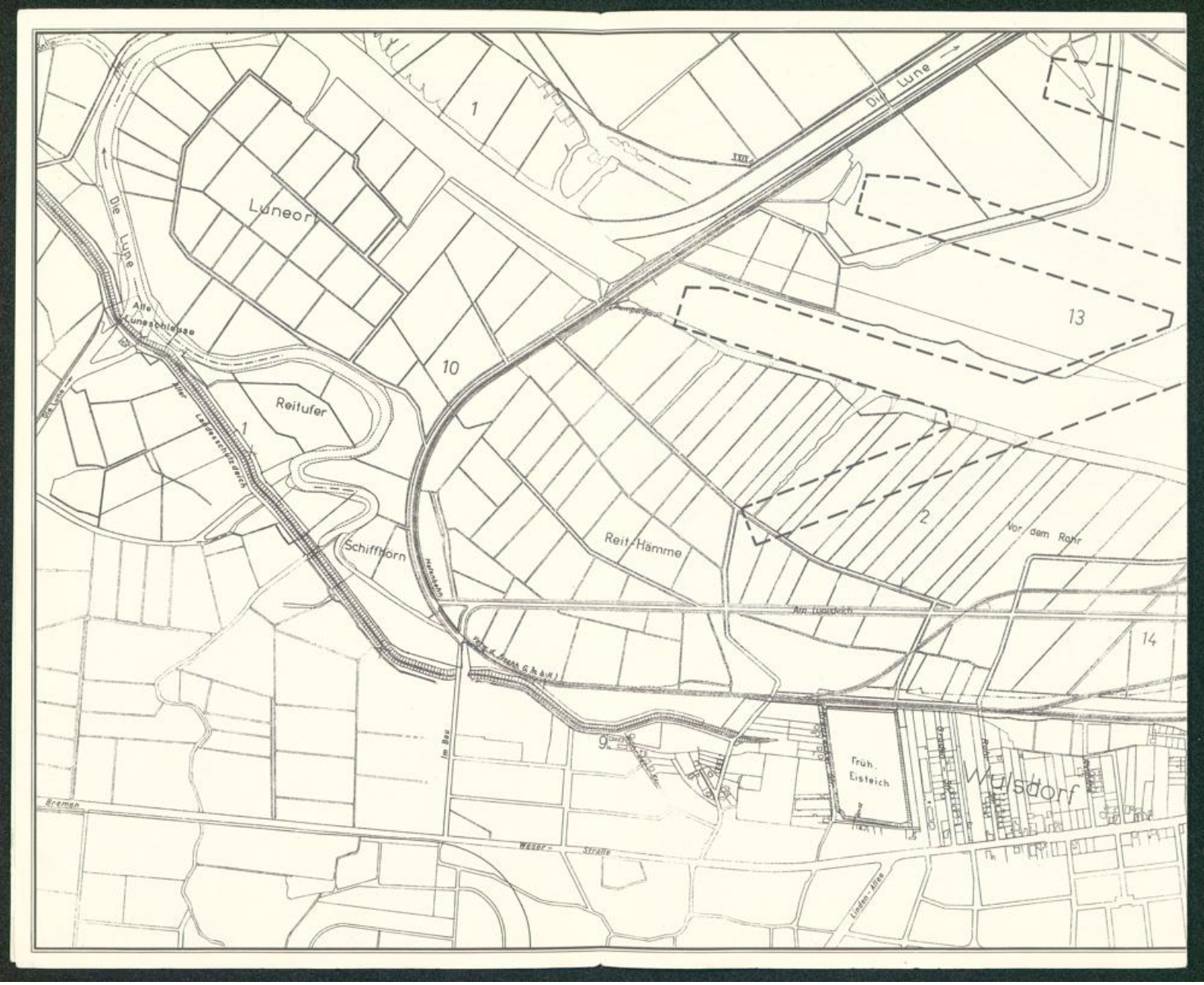
d vom 1. Januar 1951

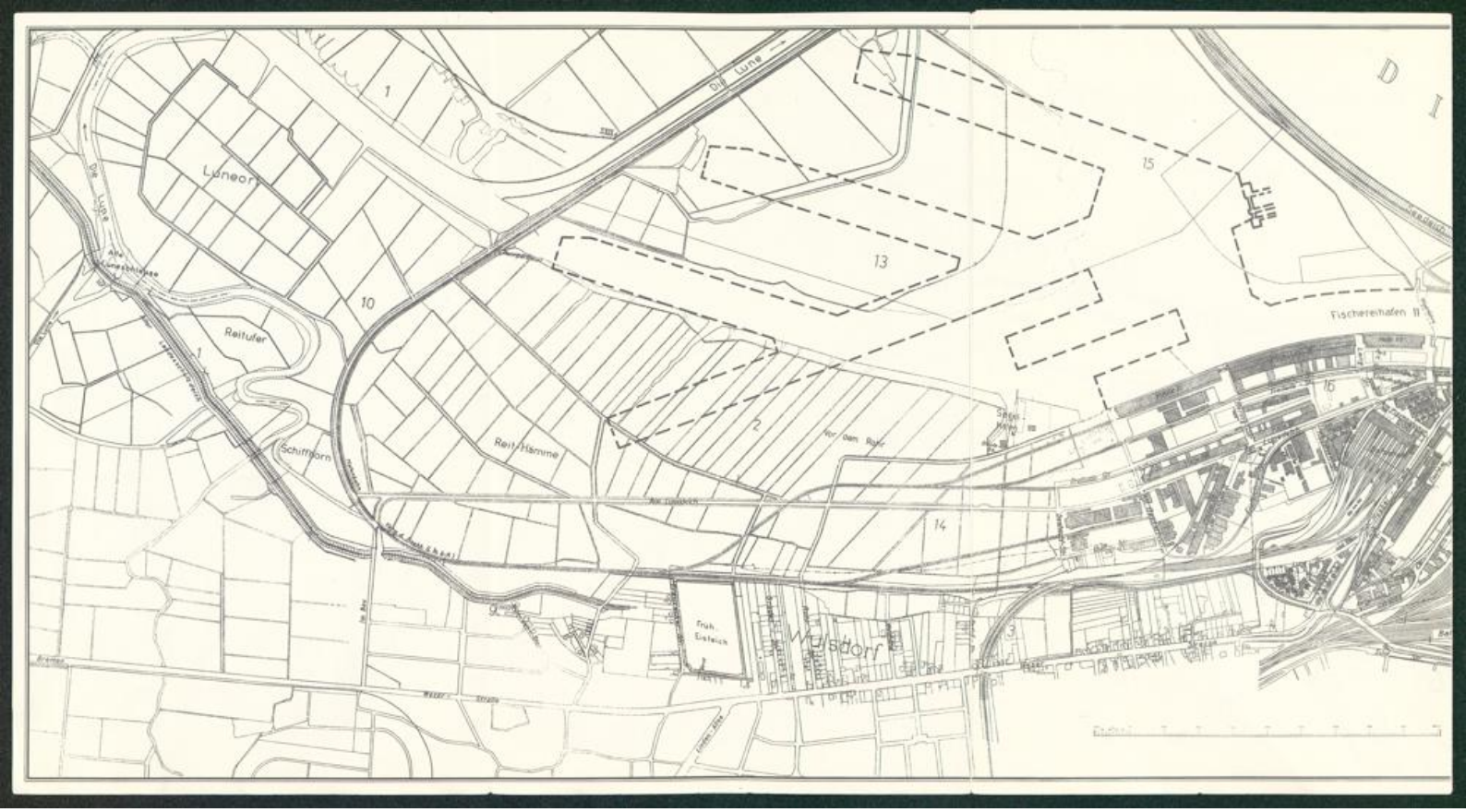
Plan 2

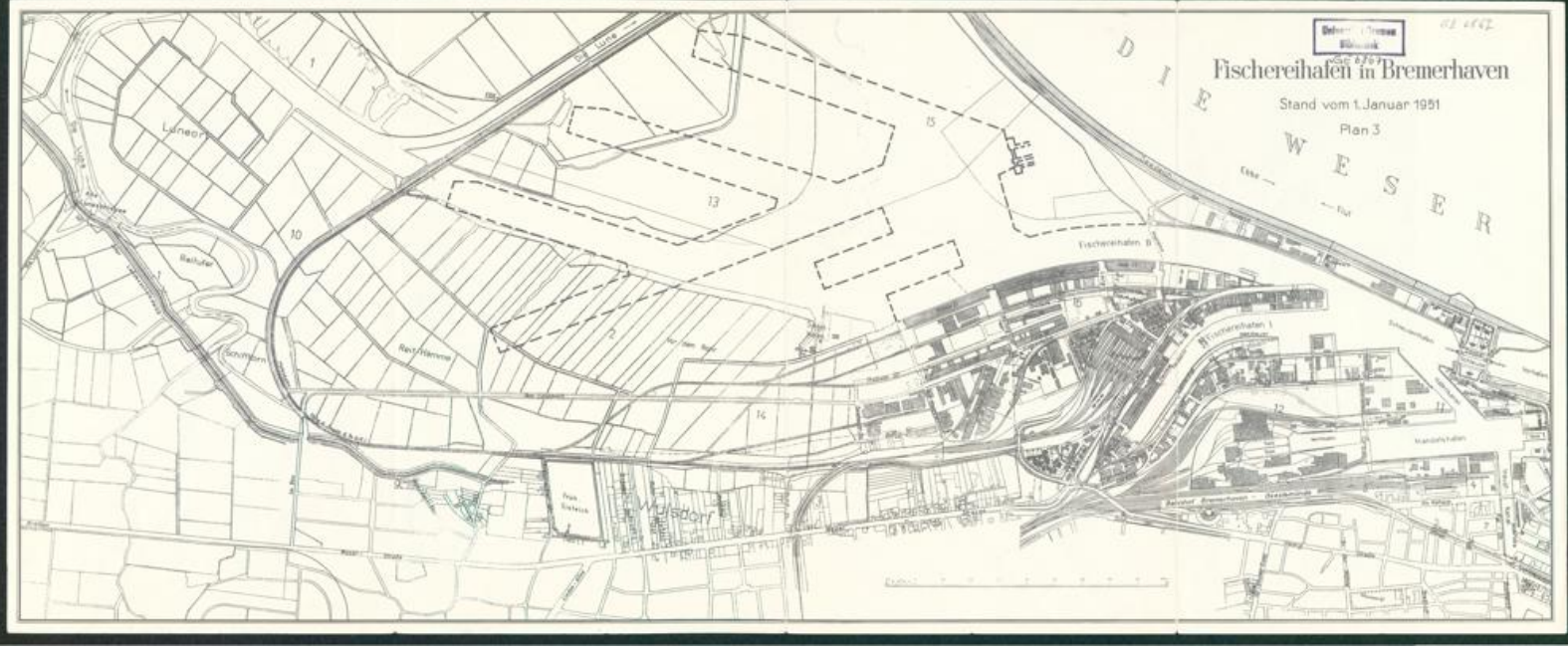



Überseehafen in Bremerhaven
Stand vom 1. Januar 1951
Plan 2
DIE WESER
Kaiserhafen I
Kaiserhafen II
Kaiserhafen III
Neuer Hafen
Alter Hafen
Bremerhaven


D I
15
Seedeich
Fischereihafen II
Wagenfähre
Halle XV
Park Pl.
Lengs Str.
Unterhaltung
Halle X
Halle XI
Freilade - Str.
16
Halle IX
Halle VIII
Halle VII
Halle VI
Halle V
Halle IV
Halle III
Halle II
Halle I
Segel - Hafen
Bootshs.
Hering Str.
Lagedeich
Fischk. Str.
Anlegestelle
Freilade Str.
17
Zum Bauhof
Seefischk. Str.
Bütt Str.
Hasbel - Straße
Fischkel
Am Fischkai
Am Fischereihafen
3
Strassa
Weser
Süd Str.
Bal


Die Lune
Lüneort
Die Lune
Alte Lunaschleuse
Reitufer
Schiffhorn
Reit-Hämme
Vor dem Rohr
Am Lunedeich
Früh. Eisteich
Wulsdorf
Bremen
Weser-Straße
Linden-Allee
1
10
13
2
14
9


Die Lupe
Die Lune
Lunedorf
Reitufer
Schiffhorn
Reit/Hamme
Fischereihafen II
Fruh. Eisteich
Wulsdorf
1
10
13
15
2
14
16
3
9


Fischereihafen in Bremerhaven
Stand vom 1. Januar 1951
Plan 3
DIE WESER
Lüneort
Reihafen
Schleusen
Reichsbahn
Fischereihafen II
Fischereihafen I
Wulsdorf

H BRE 719.8/867
H BRE 719.8/0867